GST-Zeitschrift für Flug-, Schiffs- und Automodellsport sowie Plastmodellbau · ISSN 0323-312X · Preis 1,50 M




GST
MODELLSPORT
Z-37 A
RK

„GST-Modellsport" – das ist eine Wortverbindung, die Tausende in ihren Bann zieht. Viele haben sich dem Modellsport aktiv verschrieben, opfern Jahr für Jahr Hunderte Stunden ihrer Freizeit. Im Wettkampf messen sie ihre Modelle und die Fähigkeit, mit ihnen umzugehen. Schönster Lohn sind Siegerehren und ein begeistert mitgehendes Publikum. Oft schließt sich den Wettkämpfen – wie hier in Havelberg, wo die nebenstehenden Aufnahmen in diesem Jahr entstanden sind – eine Modellflugschau an. Mehr als zweitausend Zuschauer wurden anhand der verkauften Eintrittskarten gezählt. Da waren maßstabgerechte Nachbauten von Militär- und Zivilflugzeugen zu sehen. Funkferngesteuerte Hubschrauber schwebten über dem idyllisch gelegenen Modellflugplatz an der Havel, mit der Domkulisse und den mittelalterlichen Häusern längs des Ufers im Hintergrund. Sie nahmen Kegel auf und setzten sie an vorher markierten Punkten wieder ab. Rasant vorgeführte Kunstflugfiguren nahmen den Zuschauern den Atem. Fahnenschlepp und Bonbonregen für die Kinder sind auf jeder Modellflugschau schon zur Selbstverständlichkeit geworden. Hier erschien plötzlich ein neues Flugmodell am Himmel, drehte etwa drei Platzrunden; dann fiel etwas heraus, ein Fallschirm öffnete sich, und – von einem zweiten RC-Piloten gesteuert – landete eine Puppe in einem vorher markierten Zielgebiet. Ein zweites Mal startete die inzwischen gelandete Maschine. Diesmal erlebten wir einen imitierten Gruppensprung von vier Fallschirmspringern zugleich. Kinder liefen begeistert auf die langsam zur Erde fliegenden Püppchen zu. Das alles war mehr als nur ein Wochenendspaß! Der Riesenaufwand hatte sich gelohnt. Das war GST-Modellsport in Perfektion! **Manfred Geraschewski**

Unser Titel

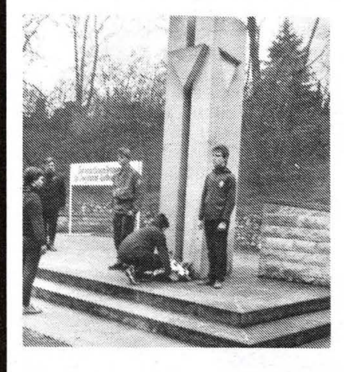
zeigt das Modell des DDR-Spezialschiffs BROCKEN. Es wurde von dem GST-Modellsportler Manfred Zinnecker gebaut, und wir möchten es auf der Seite 20 im Detail vorstellen.

FOTOS: KERBER, WOHLTMANN

Auf unserem Rücktitel finden wir die Farbzeichnung der ANT-37.

ZEICHNUNG: RÖMER

Neues Zentrum



GEDENKEN. Jeder Wettkampf beginnt in Penzlin mit einer Kranzniederlegung am VdN-Denkmal des Ortes



ÜBERGABE. Der Bürgermeister Helmut Werner übergibt feierlich nach Zerschneiden des Bandes das Modellsportzentrum an die GST-Modellsportler

WETTKAMPF. Mehr als hundert Teilnehmer kommen jährlich zu dem Wettkampf auf dem Badesee ▼

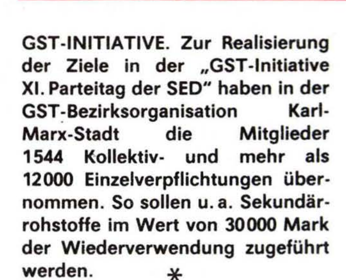


Penzlin – eine 31 000 Einwohner zählende Kleinstadt im Norden unserer Heimat – hat ideale Voraussetzungen für den Modellsport in der Gesellschaft für Sport und Technik. Die Schiffsmodellbauer können auf eine vielfältige Unterstützung bauen. Auf einen Bürgermeister, Genossen Helmut Werner, der immer ein offenes Ohr für die Aufgaben unserer sozialistischen Wehrorganisation hat. Auf einen Parteisekretär des Ortes, Genossen Ernst-Jürgen Budzier, der selbst aktiv in der GST mitarbeitet. Und schließlich nicht zuletzt auf ein starkes GST-Kollektiv unter Leitung des Kameraden Josef Brandt, der es versteht, die Modellsportler auch für schwierige Aufgaben zu initiieren und zu begeistern.

Jetzt kann eine weitere ideale Voraussetzung für eine bessere kontinuierliche Ausbildung im Modellsport hinzugefügt werden: ein neues Modellsportzentrum. Anläßlich des 33. Jahrestages der Gründung unserer Organisation konnte es innerhalb der „GST-Initiative XI. Parteitag" übergeben werden. Mit Eigenleistungen von 25 000 Mark schufen sich die Penzliner Kameraden ein großzügiges und arbeitsfreundliches Zentrum, ausgestattet mit einer Werkstatt des Zentralvorstands der GST.

Es war kein einfacher Weg. Nach den vielen Jahren des „Hin und Her", war manch einer skeptisch geworden, ob man sich jemals eine gemeinsame Werkstätte einrichten könnte. Das Kollektiv drohte auseinander zu gehen. Dann übernahm 1973 Josef Brandt die Funktion des Vorsitzenden der GST-Grundorganisation. Zäh, unerbittlich und leidenschaftlich fügte er die Interessen der GST-Modellsportler mit denen der Stadt zusammen. Vor drei Jahren begann er für das Gebäude einer alten Schule Pläne für einen neuen Stützpunkt zu entwerfen, legte ein fertiges Elektroprojekt vor … Die Mutlosen fanden Hoffnung, die Hoffenden Mut. So blieb er nicht allein. Kamerad Gerd Saß, der zum „alten Stamm" gehört und der „Neuling" Holger Fründt, der von Waren ständig „rüberkommt", schritten voran, bald machten alle Mitglieder mit … Doch der ehrenamtliche Vorsitzende blieb weiterhin der „Motor", 293 Stunden Eigenleistungen stehen für ihn im Ausbildungslager zu Buche, seine Ehefrau Brigitta kommt auf 223, die Kinder Carlos und Alexandra Brandt auf 189 und 138 VMI-Stunden.

Die Penzliner GST-Kameraden haben nicht nur ideale äußere Voraussetzngen für den Modellsport, sondern, was viel wichtiger ist, diese haben sie sich selbst geschaffen! Die Arbeit am neuen Zentrum ist ein Beweis! **wo**





Das Kampfprogramm ist fast erfüllt

Der Initiator im sozialistischen Wettbewerb zieht Zwischenbilanz


Wann kommt das Zeichen zum Start? Spannung in den Gesichtern von Dieter Kasimir (rechts) und Sohn Michael


Rolf Thiele (links) und Michael Kasimir bei letzten Startvorbereitungen zum Meisterschaftslauf in Calbe (Saale)

Initiator im sozialistischen Wettbewerb zu sein, setzt schon einiges voraus, zumal, wenn es darum geht, mit hervorragenden Leistungen einen solchen gesellschaftlichen Höhepunkt wie den XI. Parteitag der SED vorzubereiten. Weitaus schwieriger ist es aber sicherlich, die Aktivitäten, die damit ausgelöst werden, auch in die richtigen Bahnen zu lenken.

Die Mitglieder der Sektion Schiffsmodellsport der GST-Grundorganisation „Walter Schneider" in der Betriebsberufsschule im Werk Kupferbergbau Sangerhausen wußten, worauf sie sich da einließen. Die Ergebnisse, die sie bisher in der „GST-Initiative XI. Parteitag der SED" erreicht haben, beweisen das.

Steht zum Beispiel im Kampfprogramm, daß die zwanzig Sektionsmitglieder (davon drei weibliche) sich das Ziel gestellt haben, bei der DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport anläßlich der V. Wehrspartakiade der GST in Halle in den Klassen FSR-V zwei DDR-Meistertitel zu erringen, so ist das wahrhaftig ein hochgestecktes und gewagtes Ziel. Und doch haben sie es erreicht: Michael Kasimir hieß der DDR-Meister in der FSR-15/Senioren, und bei den Junioren stand Andrea Hesse in der FSR-3,5 auf dem höchsten Siegerpodest. Intensives Training, verbunden mit ständigen Modellerprobungen, um das Optimum an Leistung und Sicherheit herauszuholen, stehen hinter dieser Erfolgsmeldung. Sektionsleiter Dieter Kasimir ist unermüdlich auf der Suche nach Reserven, um das Kollektiv zu stärken. Doch neben Wettkampf und Training gehört auch andere wehrsportliche Betätigung zur Sektionsarbeit. So haben bereits zwölf der bis Jahresende vorgesehenen fünfzehn Kameraden das Sportabzeichen erworben. 121 von 200 bis Dezember anvisierten „Goldenen Fahrkarten" wurden beschossen, und die zum Ziel gestellten 200 VMI-Stunden sind längst überschritten, ist doch der Steg am Trainingsgewässer Kunstteich bei Wettelrode erneuert worden, und die beiden Elektromonteure der Sektion haben zusammen mit den anderen Kameraden die morsche Lichtleitung in der Werkstatt ausgewechselt. Und auch darauf können die Sangerhausener Schiffsmodellsportler stolz sein: Im bisherigen Verlauf des Wettkampfjahres konnten sie vierzehn erste Plätze, neun zweite und sechs dritte Plätze in ihrer Chronik festhalten. Anteil daran hat auf jeden Fall der Sektionsleiter, der gleichzeitig ehrenamtlicher Trainer der Nationalmannschaft ist. Sein Sohn Michael ist nicht nur erfolgreichstes und erfahrenstes Sektionsmitglied, sondern auch einer der besten Übungsleiter im Schiffsmodellsport. Er leitet eine Arbeitsgemeinschaft „Junge Schiffsmodellsportler" an der „Station Junger Naturforscher und Techniker" in Sangerhausen. Aus dieser AG holt sich die Sektion ihren Nachwuchs. Überhaupt gibt es hier im Gegensatz zu manch anderen Modellsportsektionen unseres Landes keinen Mangel an Übungsleitern und Schiedsrichtern: Als Übungsleiter und Schiedsrichter der Stufe I darf Dieter Kasimir selbige ausbilden und macht davon ausgiebig Gebrauch. So treffen sie sich jedes Jahr im Februar und absolvieren einen Weiterbildungslehrgang für diese beiden Tätigkeitsbereiche im Schiffsmodellsport.

Die ständige Qualifizierung gehört auch zu einer der vielen Verpflichtungen in der „GST-Initiative XI. Parteitag der SED". Bis zum Ende des Ausbildungsjahres werden die Initiatoren im sozialistischen Wettbewerb im Modellsport noch weitere gute Resultate ihrer angestrengten und kontinuierlichen GST-Arbeit vorweisen können, das ist bereits heute ablesbar.

Heike Stark

Informationen: Grzymislawska, Gnüchtel, Lack, Pohlmann
FOTOS: KASIMIR, KERBER, POHLMANN

GST-INITIATIVE. Zur Realisierung der Ziele in der „GST-Initiative XI. Parteitag der SED" haben in der GST-Bezirksorganisation Karl-Marx-Stadt die Mitglieder 1544 Kollektiv- und mehr als 12000 Einzelverpflichtungen übernommen. So sollen u. a. Sekundärrohstoffe im Wert von 30000 Mark der Wiederverwendung zugeführt werden.

*

SOLIDARITÄT. „Solidarität hilft siegen!" – das war der Leitgedanke eines beeindruckenden Meetings im Zentralen Ausbildungszentrum der GST „Wilhelm Pieck" in Breege anläßlich des kubanischen Nationalfeiertages und des 6. Jahrestages des Sieges der Revolution in Nikaragua. Dazu begrüßten die Kameraden eines Ausbildungslehrgangs der GST-Bezirksorganisation Leipzig den Gesandten der Republik Kuba, Heriberto Morales, den Gesandten der Botschaft Nikaraguas in der DDR, Sandro Benjalba, sowie Oberst Dr. Werner Eltze, Stellvertreter des Vorsitzenden des Zentralvorstandes der GST für Agitation und Propaganda. „Es freut uns, hier mit Jugendlichen aus der DDR den Jahrestag unserer Revolution zu feiern", sagte Sandro Benjalba. „Doch wir vergessen nicht, daß der Imperialismus unsere Revolution erwürgen will. Das verpflichtet uns weiterzukämpfen und keinen Schritt zurückzugehen. Unsere Kraft für diesen Kampf schöpfen wir auch aus der umfassenden Solidarität der DDR-Bevölkerung." Während des Meetings überreichte Michael Scharsing, Offiziersbewerber aus Leipzig, den ausländischen Gästen einen symbolischen Scheck im Wert von 500 Mark – eine Solidaritätsspende des Ausbildungslehrgangs.

Vom 11. bis 22. November 1985 öffnet die 28. Zentrale Messe der Meister von morgen in Leipzig ihre Pforten. Wir unterhielten uns mit Roland Schulze, Sektorenleiter Technik im ZV der GST und seit einem Jahr Leiter des Büros für Neuererwesen, darüber, welche Aufgaben die Kameraden der Gesellschaft für Sport und Technik im Jahr der Vorbereitung des XI. Parteitages der SED für diese anspruchsvolle Musterschau gemeistert haben.

Überall in unserer Organisation haben sich die Kameraden in der „GST-Initiative XI. Parteitag" hohe Ziele gestellt. Schlugen sich die erhöhten Anstrengungen unserer Mitglieder auch in der Bewegung der MMM nieder?

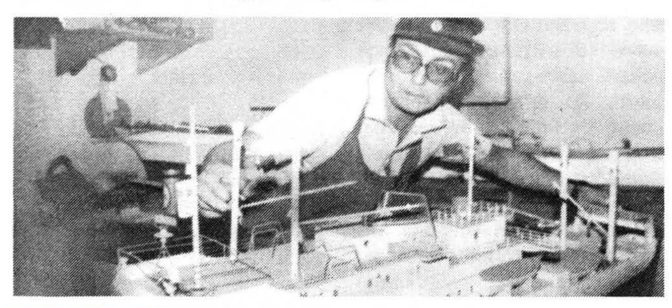
Ja, sogar sehr deutlich. Wir sind diesmal mit 25 statt 19 Exponaten wie im vergangenen Jahr in Leipzig vertreten. Hinter den beiden Zahlen verbirgt sich eine angestrengte und fleißige Arbeit unserer Neuererkollektive, die zur Erfüllung der Aufgaben der GST, der vormilitärischen Ausbildung der Jugendlichen und der Förderung der Wehrbereitschaft und Wehrfähigkeit einen wertvollen Beitrag leisten.

SOLIDARITÄTSAKTION. Als die Journalisten der Hauptstadt am letzten Freitag im August auf dem Berliner Alexanderplatz ihre große Solidaritätsaktion starteten, waren die Mitarbeiter der „modellbau heute" selbstverständlich mit dabei. Wir bedanken uns bei allen Lesern, die den Stand der GST-Presse aufsuchten und mit ihrer Spende mithalfen, daß unsere Journalisten einen erheblichen Beitrag auf das Solidaritätskonto überweisen konnten. Ganz besonders möchten wir den Kameraden der GST-Grundorganisation „Karl-Heinz Stühler" im Modellsportzentrum Berlin-Prenzlauer Berg, den Kameraden der GST-Sektion Schiffsmodellsport im Pionierpalast „Ernst Thälmann" Berlin, sowie Kameraden Dietrich Austel, Sektion RC-Flug „W. M. Komarow", für ihre Unterstützung danken.

*

MODELLFLUGPLATZ. Ein neues Fluggelände für Modellflugzeuge wurde aus Anlaß des Republikgeburtstages in Salzwedel mit einer Flugschau eingeweiht. Dazu gehören eine 42 m × 12,5 m große Betonstart- und -landebahn sowie ein Mehrzweckgebäude mit einer großen Modellbauwerkstatt, einem Kulturraum und Abstellraum für die Modelle. Finanziert wurde das Unternehmen von den Räten der Stadt und des Kreises Salzwedel. Die Bauarbeiten übernahmen die Mitglieder der GST-Kreisorganisation als ihren großen Beitrag in der „GST-Initiative XI. Parteitag der SED". Baugewerkemäßig in verschiedenen Brigaden zusammengefaßt, traten sie sich nach Arbeitsschluß und an den Wochenenden, um den Flugplatz fertigzustellen. Ziel ist es, ab 1986 auch DDR-offene Pokalwettkämpfe auf diesem Gelände auszutragen.

MINI-„WERFT". In Tangermünde gibt es nicht nur die bekannte Schiffsreparaturwerft an der Elbe. Auch eine Mini-„Werft" der GST-Schiffsmodellsportler macht von sich reden. Die Kameraden, die hier einer interessanten und erlebnisreichen Freizeitgestaltung nachgehen, sind – wie Gefreiter d. R. Harald Krahnast (siehe Foto) – alle Reservisten der bewaffneten Organe unserer Republik. Oftmals brennt in ihren Werkstatträumen bis in die späten Abendstunden noch das Licht: Hier entstehen maßstabgerechte Modelle. Genosse Werner Zuschke, Vorsitzender der GST-Grundorganisation und selbst Mitglied der DDR-Auswahlmannschaft im Schiffsmodellsport, ist stolz darauf, daß bei nationalen und internationalen Wettkämpfen viele Medaillen und Urkunden errungen wurden. An dieses Leistungsniveau wurde auch in diesem Ausbildungsjahr angeknüpft.



mbh-Gespräch zum Thema: MMM

Stellen auch Modellsportkollektive ihre Neuerungen aus?

Die Modellsportler sind mit drei sehr interessanten Exponaten vertreten. So zeigen die Mitglieder der Sektion Modellsport an der Fliegerschule der GST „Ernst Schneller" in Schönhagen eine „Vakuumtiefziehanlage für Modellteile", mit der Autokarosserien sowie Schiffs- und Flugzeugrümpfe geformt werden können.

Kannst Du uns die Vorteile dieser Anlage nennen?

Diese Anlage gibt die Möglichkeit einer serienmäßigen Abformung der Modellteile. Das erleichtert besonders die Arbeit mit Schülern und Jugendlichen. Hinzu kommt, daß die Herstellungskosten geringer und die Qualität wesentlich verbessert werden. Und was den modellsportbegeisterten Messebesucher interessieren wird: Die Anlage wird in Funktion vorgeführt. Das heißt, daß man auf der Messe abgeformte Teile kaufen kann!

Welche anderen Exponate auf dem Gebiet des Modellsports werden noch gezeigt?

Kamerad Oskar Partikel von der GO Modellsport Pasewalk/Franzfelde wird mit einer verbesserten Modellhubschraubermechanik vertreten sein. Die auf der Grundlage einer Neuerervereinbarung entstandene Kompaktmechanik – basierend auf TGL-gerechten Normteilen – erleichtert den Nachbau für andere Modellsportler. Das dritte Exponat kommt aus der GST-GO „Albin Köbis" im VEB Flachglaswerk Aken. Es handelt sich um eine „Sprechfunkanlage für den Modellsport", eine Erweiterung des vom selben Kollektiv ausgestellten Quarzzeitgebers auf der 27. ZMMM im vergangenen Jahr.

Und nun sage uns bitte noch, wie man zur ZMMM gelangen kann.

Ganz einfach: Vom Leipziger Hauptbahnhof aus steigt man in eine Straßenbahn mit der Aufschrift „Messegelände".

Wo ein Genosse ist ... Karl-Heinz Ludwig



Die alte chinesische Spruchweisheit „Ein Mann soll in seinem Leben mindestens einen Baum pflanzen, ein Haus bauen und einen Sohn zeugen" wird in Modellsportlerkreisen oft scherzhaft erweitert: „... und ein gutes Modell bauen!" Karl-Heinz Ludwig kann mit all dem aufwarten. Und das nicht nur mit **einem** guten Modell! Seine Werkstatt ist angehäuft mit Flug-, Schiffs- und Automodellen. Dabei fällt die ausgeprägte Vielseitigkeit des Zossener Vorsitzenden des GST-Kreisvorstandes auf. „Festlegen verarmt." Auch wieder so eine Spruchweisheit, aber der Vierzigjährige weiß sie richtig zu deuten: „Ich will kein kleinkarierter Modellbauspezialist sein. Das Fummeln im stillen Kämmerlein mit dem Ziel, möglichst viele Medaillen zu ergattern, ist mir verhaßt. Ich brauche die Weite der Gemeinschaft, das Kollektiv und unsere Organisation. Ich will aber auch experimentieren können, probieren und in der Sektion beurteilen. Das kann ich nur, wenn ich mich bemühe, vielseitig zu sein."

Als Zwölfjähriger begann der fröhliche und offene Karl-Heinz in einer Zinnowitzer Schul-Arbeitsgemeinschaft mit dem Flugmodellbau. Obwohl der Traum vom NVA-Flugzeugführer wegen eines Augenleidens nicht in Erfüllung ging, ist der Flugmodellbau nach wie vor die heimliche Liebe des heutigen Sektionsvorsitzenden der Ludwigsfelder Sektion Automodellsport. Als Ostseekind lockte ihn verständlicherweise auch im Binnenland das Wasser, so daß die Beschäftigung mit dem Schiffsmodellbau nur noch eine Frage der Zeit war. „Sieh' Dir mal auf der dritten Umschlagseite von Heft 8'85 die Schiffsmodelle unter der Überschrift ‚... in Reih' und Glied' an. Das mittlere wurde von mir gebaut!", kommentiert er seine „Schiffsmodellbau-Ära."

1978 hob der damalige BGL-Vorsitzende die Sektion Automodellsport an der „Station Junger Naturforscher und Techniker" in Ludwigsfelde mit aus der Taufe. Inzwischen sind die Ludwigsfelder zu einer führenden Kraft im GST-Automodellsport geworden und stehen im Jahreswettbewerb an der zweiten Stelle. Auch ein Verdienst von Karl-Heinz Ludwig. Überhaupt ist er außergewöhnlich begeisterungsfähig: „Als wir mit unseren Automodellen 1976 zum Pfingsttreffen auftraten, war der Menschenandrang so groß, daß sie uns dabei sogar einige Modelle beschädigten", erinnert er sich lachend. Seine Frau Ursula lächelt: „Das ist ein Besessener, kann ich Ihnen sagen. Der hat seine Modelle sogar mit zur Parteischule genommen und dort heimlich nach Feierabend gebaut." Sie ist GST-Mitglied, Schiedsrichter der Stufe I und Schiedsrichterobmann im Bezirk Potsdam. Am Wochenende sind beide fast immer unterwegs – in Sachen GST-Automodellsport. „Ein Modellsportler, der seine Frau nicht hinter sich hat, kann sein Hobby aufgeben." Eine Ludwig-Weisheit, die angesichts der Harmonie dieser beiden ihre volle Bestätigung findet.

Seit 1970 ist Karl-Heinz Ludwig Mitglied der SED. „Parteitagsinitiativen?" schmunzelt er, als er danach gefragt wird. „Dann komm mal mit!" In der Kellerwerkstatt dann eine Überraschung: Die ganze Sektion arbeitet mit! Zum 30. Jahrestag der NVA und aus Anlaß des XI. Parteitages der SED verpflichteten sich die Kameraden um Karl-Heinz Ludwig, sechs Panzer vom Typ T-72 – das sind die Gefechtsfahrzeuge von zwei Panzerzügen – zu bauen. Im Maßstab 1:10 führen die mit einer 7-Kanal-Funkfernsteuerung ausgerüsteten Modelle alle Funktionen ihrer großen Vorbilder aus: vom Drehen des Turmes bis hin zum qualmenden Auspuff, verbunden mit dröhnendem Dieselgeräusch!

Sie werden sich sicher bei zukünftigen Wettkämpfen im GST-Modellsport bewähren.

Georg Kerber

Mit Eifer bei der Sache

Pankower Flugmodellsportler bereiten XI. Parteitag der SED vor

Fünfunddreißig der rund 15000 Flugmodellsportler unseres Landes kommen aus der Sektion Flugmodellsport Pankow der Grundorganisation der GST im VEB Niles. Ihren Standort haben sie in der 4. Oberschule „Professor Wassili Suchomlinski" in Berlin-Buch bezogen. Sie bauen dort Freiflugmodelle vom Wurfgleiter bis zum F1A-Wettkampfmodell sowie RC-gesteuerte und leinengesteuerte Flugmodelle der Klasse F2B. Vor einem Jahr begannen die Pankower Modellsportler mit dem leinengesteuerten Elektroflug, der nur in der Halle durchgeführt werden kann. Seit mehreren Jahren fliegen sie aber auch kleine vorbildähnliche Elektroflugzeuge am Mast.

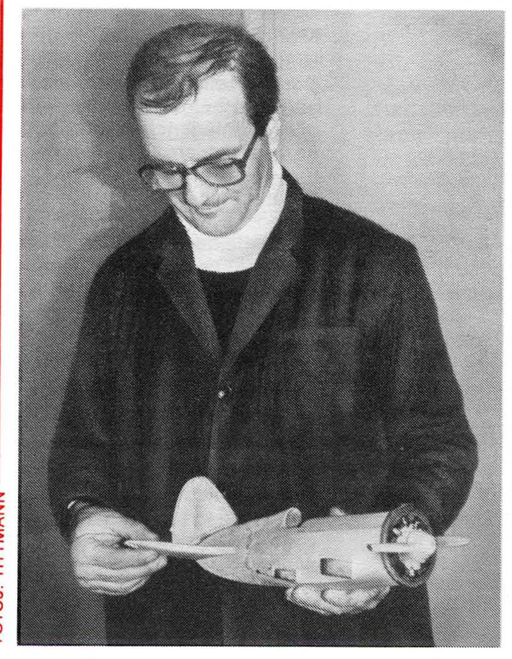
Die 28 jungen und sechs älteren GST-Mitglieder treffen sich montags, dienstags und mittwochs in der Bucher Oberschule, um – angeleitet von ihrem Übungsleiter Dieter Hiller oder seiner Ehefrau Marlis – anspruchsvolle Vorhaben zu verwirklichen. Um es gleich vorwegzunehmen: die bekannte Modellsportfamilie Hiller – denn es gehört noch die 17jährige Tochter Liliane dazu – hat sich mit ihrer Gruppe in Vorbereitung des XI. Parteitages der SED viel vorgenommen. Dafür haben sie sich Etappenziele gesteckt. Erster Markstein war der 40. Jahrestag des Sieges über den Hitlerfaschismus und der Befreiung des deutschen Volkes durch die ruhmreiche Rote Armee. Letzter Höhepunkt vor dem XI. Parteitag der SED wird der 30. Jahrestag unserer Nationalen Volksarmee sein.

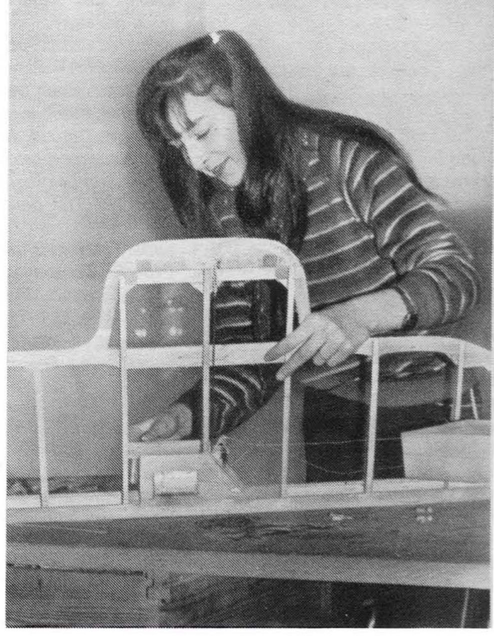
Seinen Anfang nahm alles auf einer Elternversammlung im Jahr 1979. Die Kindergärtnerin aus der Kindergartenkombination 1 in Berlin-Buch, Marlis Hiller, hörte sich damals Erklärungen über die Wichtigkeit technischer Arbeitsgemeinschaften an. Dabei dachte sie an ihren Ehemann, der in seiner Freizeit Flugmodelle baut – so ganz für sich allein. In Eberswalde war er sogar einmal aktiver GST-Segelflieger. Warum soll er nur noch GST-Mitgliedsbeiträge bezahlen, ohne etwas zu tun, dachte sie bei sich. Marlis schlug schließlich vor, daß Dieter doch solch eine Arbeitsgemeinschaft leiten könne. Vierzehn Schüler – einschließlich Liliane Hiller – kamen dann am 1. Oktober 1979 erstmalig als Arbeitsgemeinschaft in der Schule zusammen. Alle wurden auch Mitglieder der GST. Schließlich wollten sie sich mit anderen bei Wettkämpfen messen. Eine richtige Sektion Flugmodellsport wurde gegründet. Und weil Dieter Hiller im VEB Niles in Pankow als Ingenieur für Schwermaschinenbau beschäftigt ist und der Betrieb sowie die Oberschule „Professor Wassili Suchomlinski" zum Stadtgebiet Pankow gehören, wurde die Sektion Flugmodellsport der GST-Grundorganisation des Betriebes angegliedert.

Marlis Hiller ist nicht nur Dieters Ehefrau, sondern auch Stellvertreter des Sektionsleiters, Materialverwalter und Kassierer in der inzwischen 35 Mitglieder zählenden Sektion. Ehefrau Marlis ist aber ebenfalls mit Leib und Seele Modellfliegerin. Sie betreut als Leiterin einer Arbeitsgemeinschaft eine Gruppe Schüler und baut die Flugapparate, die sie an der Leine fliegt, auch selbst. Die Kindergärtnerin wurde in den GST-Kreisvorstand Berlin-Pankow gewählt und fungiert außerdem als Schiedsrichter. Des weiteren betreut sie mittwochs Vorschulkinder im Leistungsturnen und fährt mit diesen zu den anstehenden Wettkämpfen.

Dieter und Marlis – die parteilosen Modellsportler – bilden aber nicht nur in Arbeitsgemeinschaften Pioniere und FDJler zu Modellsportlern aus, nein, sie überzeugen sie auch, daß sie ihren Ehrendienst bei der Nationalen Volksarmee auf mindestens drei Jahre verlängern. Das praktizieren sie nun schon seit einiger Zeit mit gutem Erfolg. „Uwe Fischer besucht uns regelmäßig. Er kommt auch dann zu uns, wenn er nur für kurze Zeit zu Hause ist", erzählt Marlis. „Wir sind ganz schön stolz auf ihn. Haben doch auch wir unseren Anteil daran, daß er heute Soldaten an der Einmann-Fla-Rakete, der Strela 1, ausbildet", ergänzt Dieter Hiller. Dann berichtet er, daß Uwe Fritz nun auch schon seit Mai 1985 eine Unteroffiziersschule der NVA besucht. „Und er macht sich dort sehr gut", fügt Marlis begeistert hinzu. „Die Schützenschnur hat er sich schon erkämpft!" Auch Bodo Habert nahm in diesem Jahr an der Offiziershochschule der Luftstreitkräfte/Luftverteidigung „Franz Mehring" in Kamenz sein Studium auf.

Wie die Hillers ihre Jungs dazu brachten, sich für einen militärischen Beruf zu entscheiden? Die Flugmodellsportler um Die-



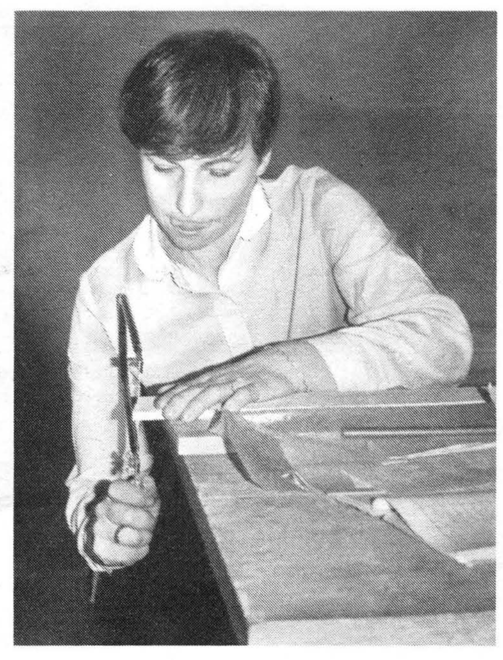


Die legendäre I-16 baut Dieter Hiller für den Elektroflug am Mast

Tochter Liliane bereitet sich auf die Fuchsjagd vor (Bild rechts)

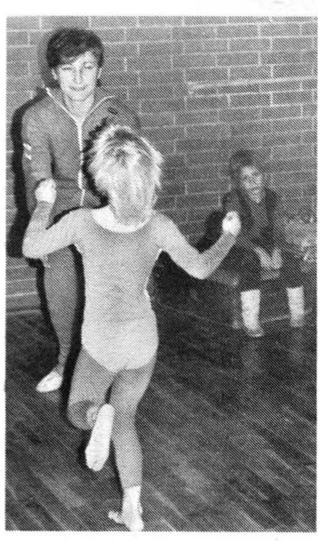
FOTOS: TITTMANN





Typisch für Marlis: Ist sie mit Eifer bei der Sache, spielt die Zunge mit (Bild rechts)

◂ Die PO-2 baute Steffen Mattke in Vorbereitung des 40. Jahrestages der Befreiung



Das Turnen mit den Kleinen bereitet allen Freude



Ehrenmitglied der Sektion, Unteroffizier Uwe Fischer, interessiert sich immer noch für das Geschehen in der Pankower Werkstatt

ter und Marlis Hiller „machen" nicht Modellbau schlechthin. In Vorbereitung des 40. Jahrestages der Befreiung bauten die Pankower beispielsweise solche sowjetischen Flugzeuge vorbildähnlich für den Elektroflug am Mast nach, die sich in der Zeit des Großen Vaterländischen Krieges im Kampf gegen die faschistischen Eindringlinge besonders bewährten. Dabei mußte auch viel in Literatur über diese Zeit gelesen werden. Nicht nur, um entsprechende Baupläne zu finden oder solche gar zu entwerfen, nein, die jungen Leute lernten auch sowjetische Helden kennen, die diese Flugzeuge führten. Die GST-Modellsportler erfuhren damit nicht nur, wie man diese Flugkörper am besten für ihren Bestimmungszweck, den Elektroflug am Mast, gestaltet, sondern auch darüber, mit welchem Einsatz die sowjetischen Piloten im Kampf gegen die teilweise technisch überlegenen faschistischen Okkupanten ihre Heimat verteidigten. Dieter, der „Vater der Sektion", schuf die legendäre I-16. In Spanien stand diese Maschine auf der Seite der Interbrigadisten und bewährte sich bereits gegen die faschistischen Sturzkampfflugzeuge „Stuka". Bis 1943 jagte die kleine, wendige Maschine auch den in das Sowjetland eingedrungenen Faschisten Angst und Bange ein.

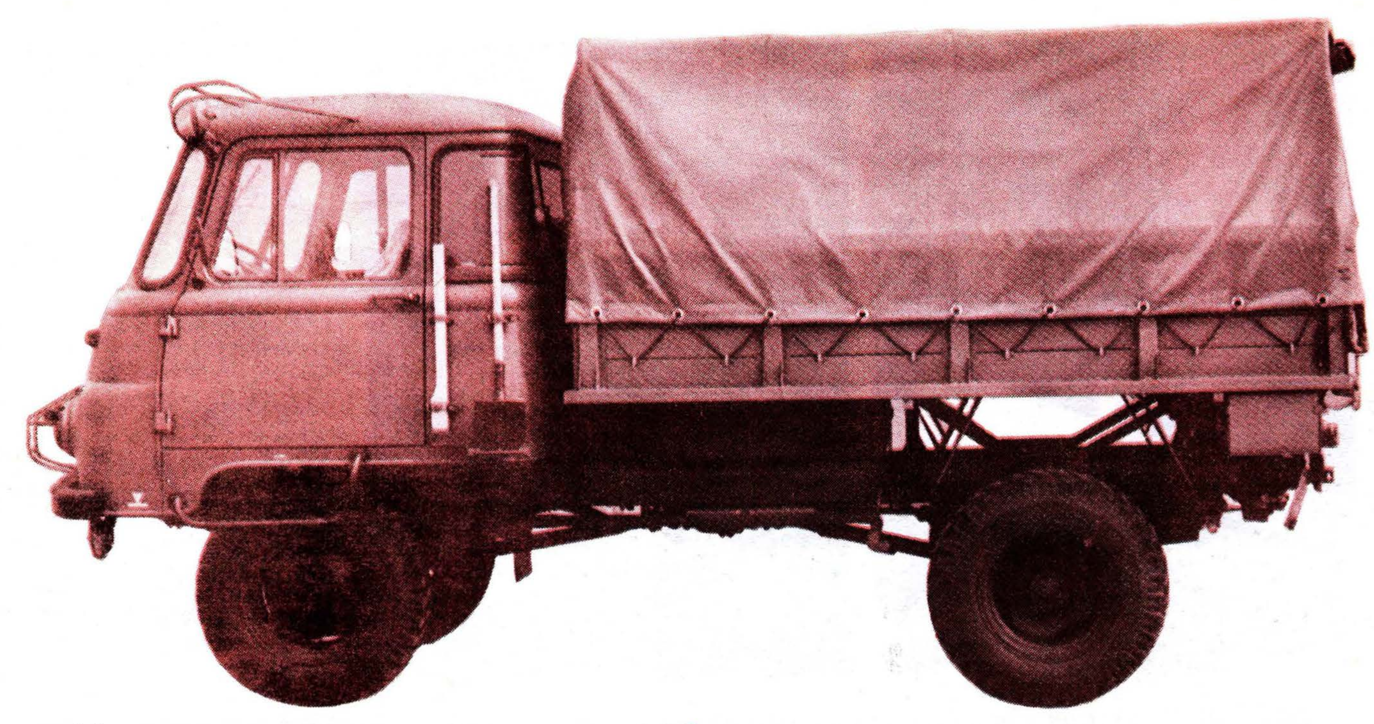
Steffen Mattke baute eine PO-2. Dazu gesellte sich der damalige Abiturient Bodo Habert – inzwischen Offiziersschüler – mit einem Nachbau eines durch die Rote Armee erbeuteten faschistischen Flugzeuges, das später den Sowjetstern als Hoheitszeichen trug.

Die Sektionsmitglieder hatten ihre Verpflichtung eingehalten. Sie waren bereit, am 1. und 8. Mai diese Modellflugzeuge in Pankow oder anderswo in Berlin vorzuführen. So wurde die Schauvorführung im Klinikum Berlin-Buch anläßlich des 40. Jahrestages der Befreiung zum Höhepunkt für diesen Schwerpunkt in der „GST-Initiative XI. Parteitag". Dort stellten die GST-Modellsportler ihre Flugmodelle Körperbehinderten vor. Auch während des Pressefestes des „Neuen Deutschland" fanden die Modellsportler aus Pankow gemeinsam mit den Kameraden vom Prenzlauer Berg großen Zuspruch. Im Berliner Friedrichshain stellten sie sich mit ihrer gesamten breiten Palette vor: Elektroflug am Mast, Frei- und RC-Flug sowie Fesselflug.

Aber so glatt, wie sich die Modellsportfamilie Hiller ihre Vorhaben in diesem Ausbildungsjahr zu verwirklichen vorgestellt hatte, ging das alles nicht. Krankheiten schlichen sich bei jedem der Hillers ein. Jetzt sind aber alle wieder auf den Beinen, so daß der letzte Schwerpunkt vor dem XI. Parteitag der SED – der 30. Jahrestag der Nationalen Volksarmee – würdig vorbereitet werden kann. In ihrer Wehrsportart sieht das unter anderem so aus: Alle Sektionsmitglieder kämpfen um gute modellsportliche Leistungen. Tochter Liliane übt fleißig mit ihrem „Duroschenko" die Fuchsjagd. Es geht bei ihr um Höchstleistungen ... Nicht nur ein x-beliebiger Platz bei den Kreis- und Bezirksmeisterschaften soll erkämpft werden. Jetzt erprobte sie ihr Können schon bei einem Pokalwettkampf auf DDR-Ebene in Bitterfeld. Marlis – die „Mutter der Kompanie", wie sie genannt wird – übt ebenfalls fleißig mit ihrem leinengesteuerten „Kuki". Dieter sitzt gerade über einem Geschwindigkeitsmodell. Die Küken – die Neuen in Marlis' Arbeitsgemeinschaft – bauen ihren ersten Freiflieger. Qualität ist auch hier gefordert! Und dann gibt es auch für die Ehrenmitglieder der Sektion, die gegenwärtig für mindestens drei Jahre die Uniform der NVA tragen, einiges vorzubereiten. „Aber was, das wird nicht verraten ...", wehrt Marlis ab.

Gottfried Tittmann

Anmerkung der Redaktion: Wie uns der Kreisvorstand der GST, Berlin-Pankow, mitteilte, wurde die Sektion Flugmodellsport im VEB Niles, Berlin, mit dem Titel „Beste Sektion" in diesem Ausbildungsjahr ausgezeichnet.



Auf der 10. ZK-Tagung der SED wurde eingeschätzt, daß wir uns mit der Vorbereitung des XI. Parteitages der SED auf die Anforderungen einstellen, von deren Bewältigung die politische Stabilität und ökonomische Dynamik unseres Landes künftig in hohem Maße abhängen. Vergangenheit und Zukunft bilden auch in unserer Wirtschaftspolitik eine dialektische Einheit zur weiteren Entwicklung unserer Kraftfahrzeugindustrie.

Unser Autor Rolf Heß blätterte in der Automobilgeschichte unserer Republik und stellt für unsere Leser einen LO aus Zittau vor, den

Nutzkraftwagen ROBUR LO 2002 A

Robur-Werke Zittau – wer denkt da nicht sofort an die ungezählten Busse und Lastkraftwagen auf unseren Straßen, die die Kurzbezeichnung LO tragen?

So alt wie unsere Republik ist auch die Produktion des reichhaltigen Typenprogramms dieses volkseigenen Betriebes im südöstlichsten Zipfel unseres Landes. Aus den in kapitalistischem Privatbesitz befindlichen Phänomen-Werken hervorgegangen, produzierte der VEB Robur 1950 das erste Serienfahrzeug unserer jungen Republik mit der Typenbezeichnung Granit 27, das sich mit einer Tragfähigkeit von 1,5 Tonnen recht bescheiden ausnahm.

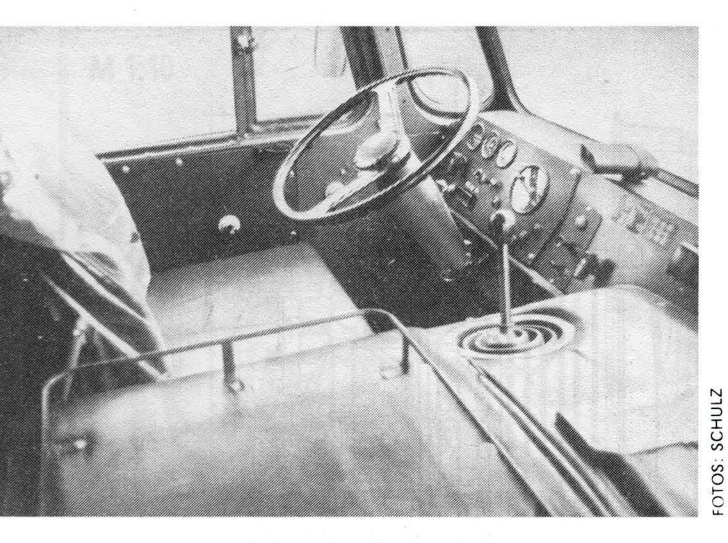
Haupterzeugnis des Zittauer Betriebes ist seit 1976 der Frontlenker-Nutzkraftwagen LO 2000 mit einem luftgekühlten Ottomotor von 55 kW Leistung. Heute bestimmt dieser Frontlenker, von dem elf verschiedene Typen mit mehr als fünfzig Modifikationen gebaut wurden, das Verkehrsbild auf unseren Straßen mit. Zählt doch der VEB Robur in der Gruppe der Zwei- bis Dreitonner-Nutzfahrzeuge zu den wichtigsten Produzenten im RGW-Bereich.

Beschlüsse der SED bestimmten auch die 36jährige Geschichte dieses bedeutsamen NKW-Herstellers unserer Republik. In der Absatzstrategie des IFA-Kombinats Nutzkraftwagen stellen heute allradangetriebene Fahrzeuge einen wesentlichen Faktor dar. Der VEB Robur-Werke Zittau hat sich auf diese Strategie eingestellt und bietet seinen Kunden ein umfangreiches Sortiment von allradgetriebenen Nutzkraftwagen an. Dazu gehört auch der LO 2002-A, der seit Mitte der siebziger Jahre produziert wird und wie seine Vorgänger LO 1800 und LO 1801-A neben dem Einsatz im zivilen Kraftverkehr ein breites Anwendungsspektrum bei den bewaffneten Organen unserer Republik vorfindet. Unter Beibehaltung der Grundkonzeption und bewährter Baugruppen wurde mit der vorgestellten Variante ein robuster Nutzkraftwagen (NKW) für schweres Gelände und unwegsames Gebiet geschaffen.

Zum bevorstehenden XI. Parteitag der SED kommen die Robur-Werker nicht mit leeren Händen. Neue Entwicklungsrichtungen bestimmen auch den technischen Fortschritt in Zittau. So ist eine völlig neue Motorengeneration in Vorbereitung. Dabei wird der Hersteller auch mit den alten Traditionen des luftgekühlten Ottomotors brechen und zu wassergekühlten Antriebsaggregaten übergehen. Zu den Erfolgen in der Parteitagskonzeption des Betriebes gehört auch der Abschluß der Entwicklung einer neuen Dieselvariante mit der Typenbezeichnung LD-3002.

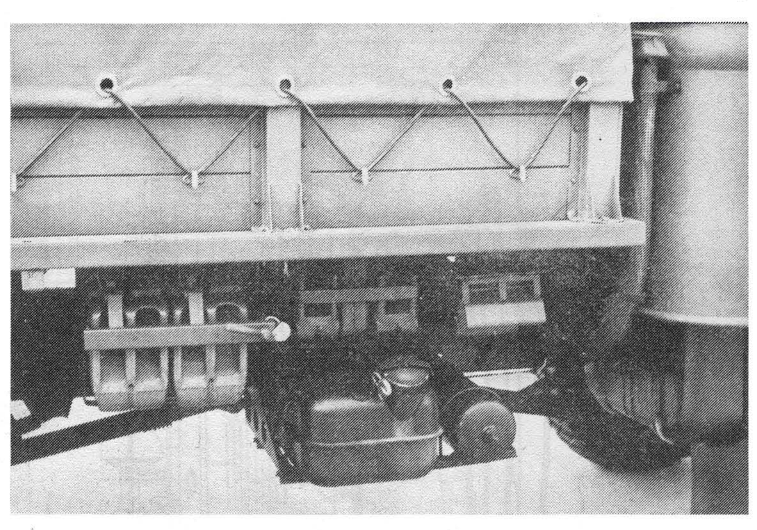
Diese neuen ROBUR-Fahrzeuge sind mit einer Reihe von Verbesserungen ausgerüstet, von denen die Spurverbreiterung, die Verwendung von Radialreifen, die Ausrüstung mit Unterfahrschutz und die Verbesserung des Fahrkomforts nur als die wichtigsten zu nennen sind.

„Auf den Spuren des technischen Fortschritts. Zum Nutzen unserer Volkswirtschaft und zur Stärkung unserer Republik", das ist auch eine bewährte Leitlinie der Wirtschaftsstrategie der Robur-Werker.

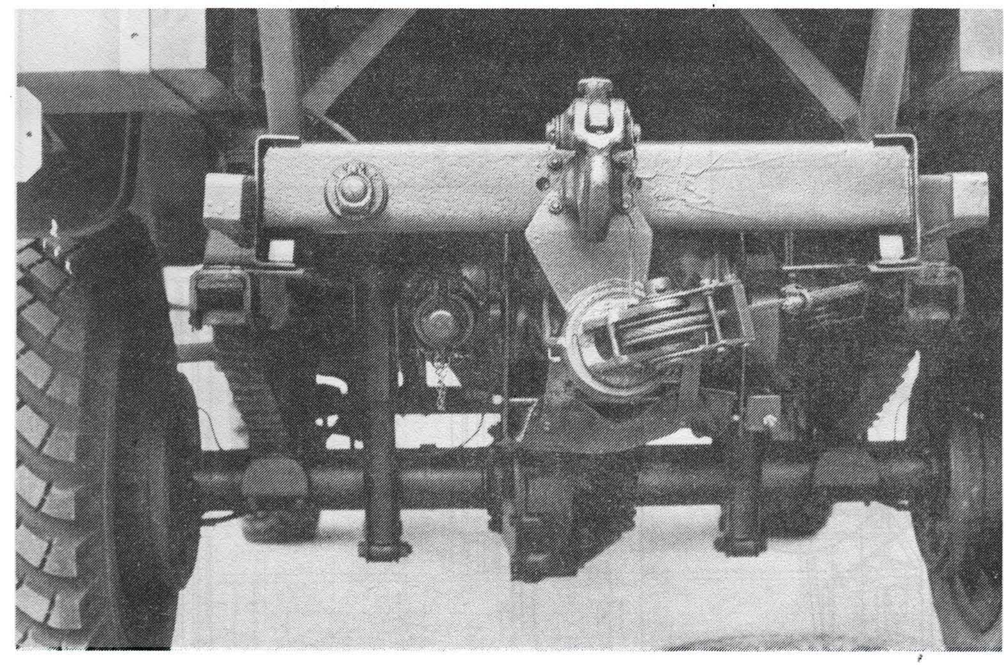


FOTOS: SCHULZ

Innenansicht



Teilansicht des Kraftstofftanks mit Luftbehälter, der Reservekanister, Vorlegekeile und des Entgiftungssatzes

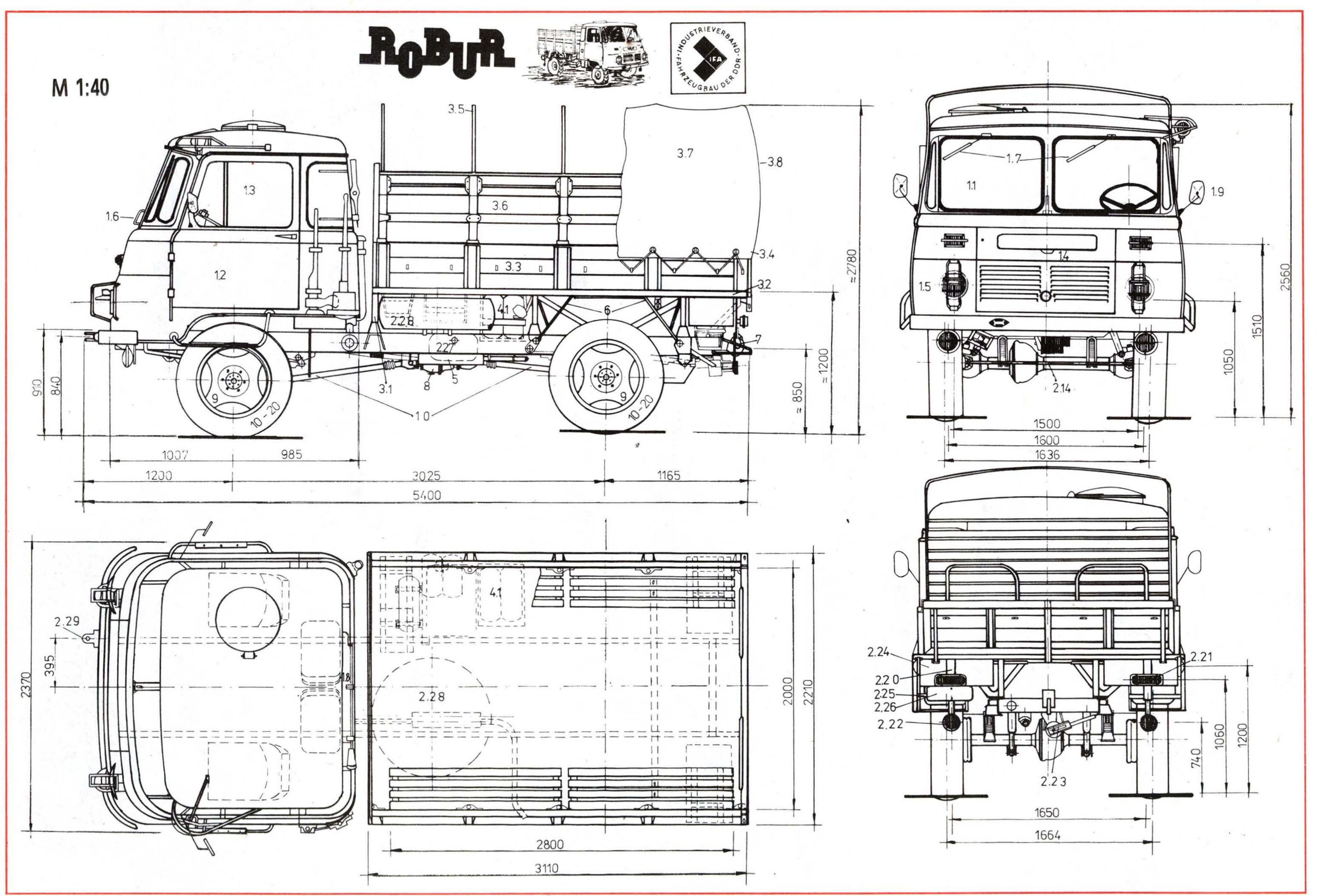


◄ Ansicht des hinteren Querträgers mit Hakenkupplung und Seilwinde

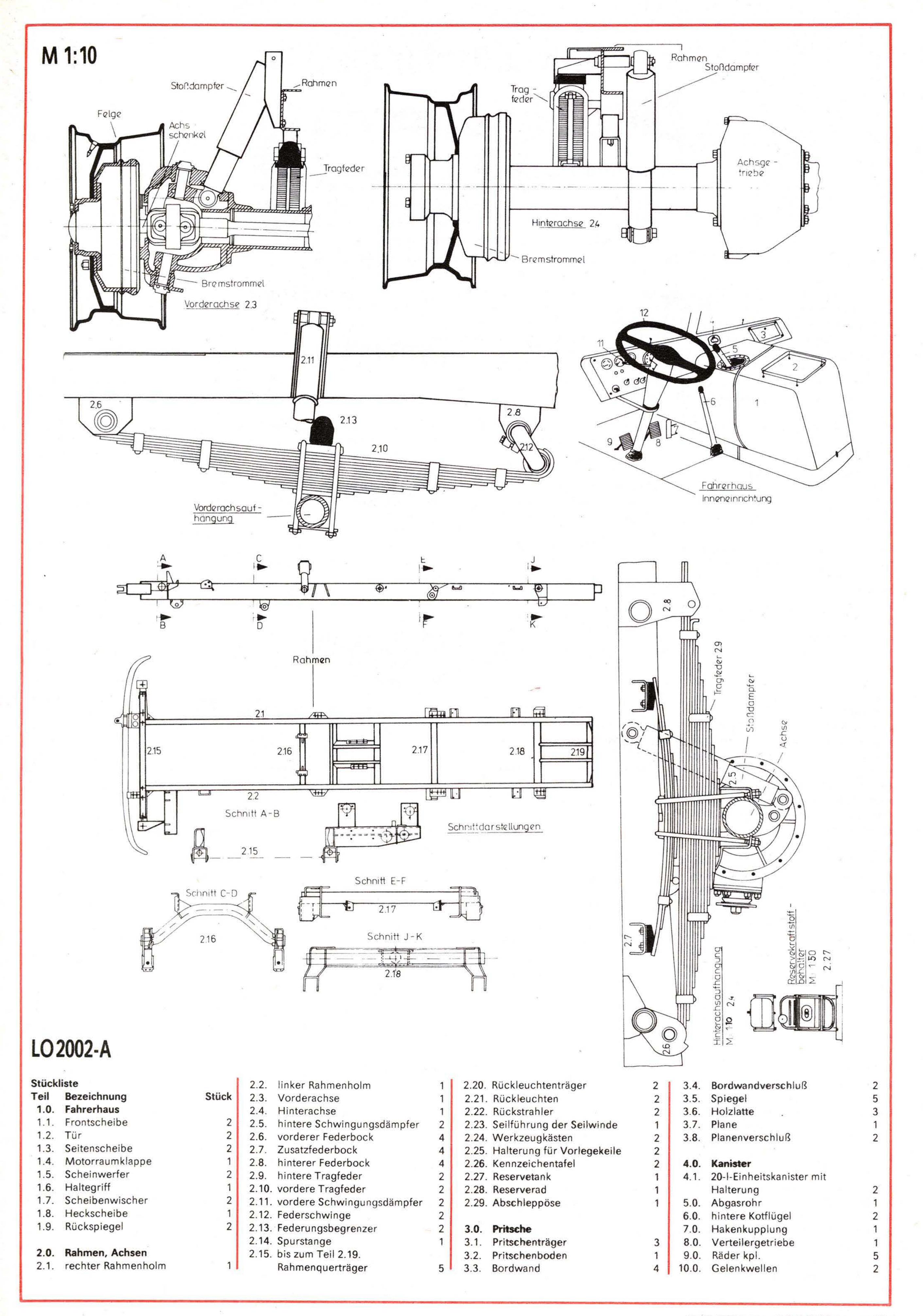


▲ Seitenansicht rechts

◄ Vorderansicht



ROBUR
INDUSTRIEVERBAND · FAHRZEUGBAU DER DDR
IFA
M 1:40
1.1
1.2
1.3
1.4
1.5
1.6
1.7
1.9
2.14
2.20
2.21
2.22
2.23
2.24
2.25
2.26
2.27
2.28
2.29
3.1
3.2
3.3
3.4
3.5
3.6
3.7
3.8
4.1
5
6
7
8
9
10
10-20
910
840
1007
985
1200
3025
1165
5400
≈ 850
≈ 1200
≈ 2780
1050
1510
2560
1500
1600
1636
395
2370
2000
2210
2800
3110
740
1060
1650
1664



LO 2002-A

Stückliste

Teil	Bezeichnung	Stück
1.0.	**Fahrerhaus**	
1.1.	Frontscheibe	2
1.2.	Tür	2
1.3.	Seitenscheibe	2
1.4.	Motorraumklappe	1
1.5.	Scheinwerfer	2
1.6.	Haltegriff	1
1.7.	Scheibenwischer	2
1.8.	Heckscheibe	1
1.9.	Rückspiegel	2
2.0.	**Rahmen, Achsen**	
2.1.	rechter Rahmenholm	1
2.2.	linker Rahmenholm	1
2.3.	Vorderachse	1
2.4.	Hinterachse	1
2.5.	hintere Schwingungsdämpfer	2
2.6.	vorderer Federbock	4
2.7.	Zusatzfederbock	4
2.8.	hinterer Federbock	4
2.9.	hintere Tragfeder	2
2.10.	vordere Tragfeder	2
2.11.	vordere Schwingungsdämpfer	2
2.12.	Federschwinge	2
2.13.	Federungsbegrenzer	2
2.14.	Spurstange	1
2.15.	bis zum Teil 2.19. Rahmenquerträger	5
2.20.	Rückleuchtenträger	2
2.21.	Rückleuchten	2
2.22.	Rückstrahler	2
2.23.	Seilführung der Seilwinde	1
2.24.	Werkzeugkästen	2
2.25.	Halterung für Vorlegekeile	2
2.26.	Kennzeichentafel	2
2.27.	Reservetank	1
2.28.	Reserverad	1
2.29.	Abschleppöse	1
3.0.	**Pritsche**	
3.1.	Pritschenträger	3
3.2.	Pritschenboden	1
3.3.	Bordwand	4
3.4.	Bordwandverschluß	2
3.5.	Spiegel	5
3.6.	Holzlatte	3
3.7.	Plane	1
3.8.	Planenverschluß	2
4.0.	**Kanister**	
4.1.	20-l-Einheitskanister mit Halterung	2
5.0.	Abgasrohr	1
6.0.	hintere Kotflügel	2
7.0.	Hakenkupplung	1
8.0.	Verteilergetriebe	1
9.0.	Räder kpl.	5
10.0.	Gelenkwellen	2

Konstruktionsprinzipien an
Modellmotoren (3)

In der ersten Folge (mbh 4'85) wurde über Umkehrspülungen und Einlaßsteuerungen geschrieben. In der zweiten Folge (mbh 7'85) wurden Wege zur Reibungsoptimierung zwischen Kolben und Laufbuchse aufgezeigt. Diesmal befassen wir uns mit dem modernen Langhubmotor und seinem Einsatz.

Leistungsverhalten von Langhubern

In den Anfängen des Modellmotorenbaus wurde, ausgehend vom Beispiel des Großmotorenbaus, die Langhubbauweise – das heißt: der Motorhub ist größer als der Kolbendurchmesser – bevorzugt. Diese Motoren erreichen Leistungen von 6000 bis 8000 U/min. Da eine Leistungserhöhung nur durch das Anheben der Drehzahl möglich war, mußte zwangsläufig zur Kurzhubbauart übergegangen werden, die im wesentlichen noch immer im gesamten Modellmotorensektor vorherrscht.

Unsere heutigen Modellmotoren erreichen je nach Baugröße Höchstwerte von 18000 bis 38000 U/min, und der Punkt ihrer höchsten Leistung liegt oft nur wenig unterhalb ihrer Höchstdrehzahl. Sind derartig hohe Drehzahlen immer nutzbar? Diese Frage kann nur von Fall zu Fall, von Modellklasse zu Modellklasse richtig beantwortet werden, da die Anforderungen so unterschiedlich sind, daß eigentlich für jede Modellklasse ein Spezialmotor entwickelt werden müßte und zum Teil auch wird.

In sehr vielen Modellklassen haben sich Getriebe durchgesetzt. Mit Hilfe der Getriebe ist zwar die Maximalleistung der Motoren nutzbar, jedoch treten neue Probleme durch erhöhte Geräuschentwicklung auf. Schließlich haben Getriebe auch einen Wirkungsgrad, so daß wieder ein beträchtlicher Teil der gewonnenen Mehrleistung verloren geht; der Bauaufwand und das Modellgewicht steigen. Der Ausweg aus diesem Dilemma wäre ein Motor, der seine Höchstleistung schon bei niedrigerer Drehzahl erreicht: ein Langhubmotor.

So erreicht zum Beispiel der 10-cm³-Kurzhubmotor Speed 61 F-RC von Webra seine Höchstleistung von 1,3 kW bei 15500 U/min und der 10-cm³-Langhubmotor Speed 61 F-LS die gleiche Leistung bereits bei 13000 U/min (Bild 1).

Daraus ergibt sich bei Verwendung der üblichen Propellergröße eine höhere nutzbare Leistung oder die Möglichkeit der Verwendung größerer Propeller und damit eine Verringerung der Drehzahl und Absenkung des Lärmpegels bei gleicher Leistung. Durch die flachere Leistungskurve von Langhubern ergibt sich auch ein höheres Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und damit ein besseres Beschleunigungsverhalten, das beispielsweise für die RC-Automodelle von großer Bedeutung ist. Daher werden von der italienischen Firma Chipolla seit kurzem auch Langhub-Car-Motoren angeboten, die ihre Höchstleistung schon bei 20000 U/min erreichen (Bild 2) und damit im Punkt der höchsten Leistung sogar um 8500 U/min niedriger liegen als der Webra-Motor Speed 20 Car.

Einsatz von Langhubern

Überprüft man die einzelnen Modellklassen nach Möglichkeiten, durch den Einsatz von Langhubern die Leistungen der Modelle zu verbessern, so ergibt sich folgendes Bild:

Flugmodellsport

– Keine Verbesserung ist lediglich in den Klassen F2A und F3D zu erwarten, da hier hohe Motordrehzahlen die gewünschte große Fluggeschwindigkeit begünstigen.

– In den Klassen F1C, F2B, F2D und F3MS könnte die Flugleistung unter Umständen durch größere Propellerdurchmesser verbessert werden und somit bei Langhubereinsatz eine Leistungssteigerung möglich sein.

– Die Klasse F2C wird seit Jahren durch Spezialmotoren in Quadrathuber- oder Langhuberbauweise beherrscht.

– In den vorbildgetreuen Modellklassen F4B, F4B-V und F4C-V ermöglicht der Langhuber den Einsatz von großen Propellerdurchmessern und kommt damit dem Trend zu großen Modellen entgegen, die wiederum eine höhere Punktzahl ergeben können.

– Für das neue FAI-Kunstflugprogramm der Klasse F3A ist ein Kurzhubmotor kaum noch einsetzbar. Hier hat sich international bereits der 10-cm³-Langhuber durchgesetzt. Vereinzelt wird in dieser Klasse auch mit 20-cm³-Viertaktmotoren geflogen.

– Da bei den Hubschraubern der Klasse F3C die Betriebsdrehzahl sehr niedrig liegt, ist auch hier der Langhuber vorzuziehen, da er im Bereich seines höchsten Drehmoments betrieben wird.

Automodellsport

Im Automodellsport steht in der Klasse bis 3,5 cm³ auf der einen Seite die Forderung nach hoher Spitzengeschwindigkeit der Modelle, die eine maximale Drehzahl der Motoren von etwa 30000 U/min erfordert, auf der anderen Seite steht das gewünschte hohe Drehmoment zur Erzielung einer hohen Beschleunigung. Da die meisten Rennpisten sehr kurvenreich sind und den Modellen kaum die Möglichkeit gegeben wird, ihre Spitzengeschwindigkeit zu erreichen, ist hier in jedem Falle der Langhuber mit seinem hohen Drehmoment vorzuziehen. Entwicklungsziel muß dabei sein, ihn so auszulegen, daß er in der Lage ist, Drehzahlen von 30000 U/min und mehr zu erreichen.

Schiffsmodellsport

– Bei den Luftschraubenrennbooten und den gefesselten Rennbooten ist mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Leistungssteigerung durch Motoren in Langhubbauart möglich.

– Bei den RC-Rennbooten, sowohl der F1-Klassen als auch der FSR-Klassen, bieten Langhubmotoren wegen ihres Leistungsverhaltens die Möglichkeit, ohne Getriebe ihre Höchstleistung voll zu nutzen. Damit sinken der Bauaufwand und das Gewicht der Modelle, außerdem verringert sich die Lautstärke. Bedingung dafür ist natürlich die exakte Anpassung des Resonanzauspuffs an die jeweilige Betriebsdrehzahl.

Drehzahl im Verhältnis zur Lärmimmission

Da im gleichen Verhältnis wie die Motordrehzahl auch die Zündungen pro Minute zunehmen, steigt auch annähernd linear die Lärmimmission des Motors mit der Drehzahl. Messungen an einem 3,5-cm³-Glühzündermotor mit Schalldämpfer ergaben einen linearen Anstieg von 74 dB_A bei 14000 U/min auf 84 dB_A bei 24000 U/min, was gleichbedeutend mit 1 dB_A pro 1000 U/min ist (Bild 3).

Da eine Absenkung des Schalldrucks um 10 dB_A einer Halbierung der Lärmimmission entspricht, wird ein Modellmotor, der mit 20000 U/min läuft, nur als halb so laut empfunden wie ein Motor, der mit 30000 U/min läuft. Es zeigt sich also hier eine reale Möglichkeit, den Lärm der Modelle durch die Verwendung der etwa gleichstarken, aber langsamer laufenden Langhubmotoren radikal zu senken und dadurch solche Bürger für unseren Sport zu begeistern, die ihn bisher nur als nervenraubende technische Spielerei angesehen haben.

Bernhard Krause

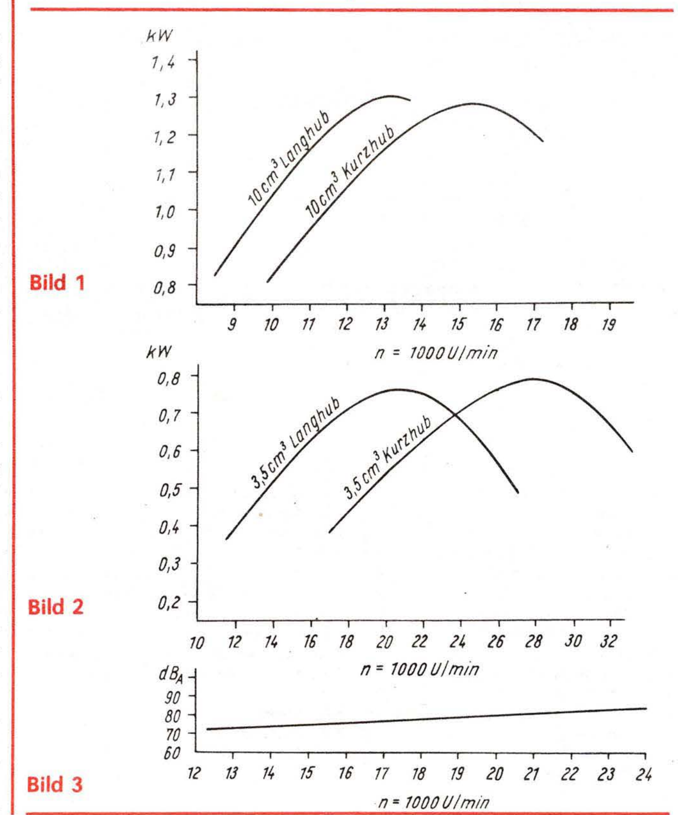


Bild 1

Bild 2

Bild 3

Die Sieger und Plazierten der 22. DDR-Meisterschaft im leinengesteuerten Modellflug



Wachablösung

22. DDR-Meisterschaft im leinengesteuerten Modellflug, Sebnitz 1985

Im August dieses Jahres trafen sich in Sebnitz 66 Wettkämpfer, um zum 22. Mal ihre Meister im leinengesteuerten Modellflug zu ermitteln. Sonnenschein, eine vorbildliche Wettkampforganisation und eine hervorragende Verpflegung sorgten für eine ausgezeichnete Meisterschaftsdurchführung mit sehr guten Wettkampfergebnissen. Einer der Erfolge war bereits vor dem ersten Start sichtbar: An dieser Meisterschaft beteiligten sich 15 Junioren in den drei Klassen Kunstflug, Fuchsjagd und vorbildähnliche Modelle! Damit wurde die kontinuierliche Schülerarbeit der vergangenen Jahre deutlich dokumentiert. Als sich dann noch im Wettkampf herausstellte, daß diese Junioren in der Lage waren, hohe und höchste Leistungen zu vollbringen, unterstrich das nur die gute Qualität der Arbeit mit unseren Jugendlichen.

Die 22. DDR-Meisterschaft sollte für die Wettkämpfer ein Meilenstein in der Vorbereitungsetappe auf den XI. Parteitag der SED darstellen. Wie sich die Wettkämpfer und Organisatoren dieser Aufgabe stellten, ließ alle Beteiligten die Gewißheit mitnehmen, daß es mit dem Fesselflug in unserer Republik zielstrebig bergauf geht.

F2A Geschwindigkeitsflug

In dieser Klasse nahmen fünf Kameraden den Kampf um die Medaillen auf. Bedingt durch die materiellen Voraussetzungen war auch keine größere Beteiligung zu erwarten. Mit einer Geschwindigkeit von 244 km/h setzte sich Jenny Serner (Z) im ersten Versuch an die Spitze des Teilnehmerfeldes und konnte die Führung vor ihrem Mann Michael Serner (Z) (243 km/h) bis zum Wettkampfende behaupten. Den dritten Platz belegte Udo Kiel (R) mit 226 km/h aus dem dritten Wertungsflug. Für die Cottbuserin war dies der erste Meistertitel ihrer Laufbahn und damit gleichzeitig der erste Meisterschaftserfolg einer Frau in der DDR-Fesselflugszene. Die Kameradin Jenny Serner brachte ihr bereits bekanntes Modell mit einer Spannweite von 1,15 m an den Start. Der Motor, ein modifizierter Rossi R 15, war stehend angeordnet und mit einem Resonanzrohr aus der ČSSR versehen.

F2B Kunstflug

In dieser Klasse war die Anzahl der Teilnehmer wider Erwarten hoch: 9 Senioren und 5 Junioren beteiligten sich an den Wettkämpfen. Damit war erstmalig bei einer DDR-Meisterschaft im leinengesteuerten Modellflug die Ermittlung eines Junioren-DDR-Meisters möglich. Aufgrund der noch nicht vorhandenen Bestätigung des Juniorenprogramms durch den Zentralvorstand der GST wurde auch von den Junioren das vollständige Programm gefordert. Es wäre wünschenswert, das in der Schwierigkeit reduzierte Programm wenigstens bis zur Meisterschaft 1987 zu bestätigen, um eine noch größere Breite bei den Junioren zu erzielen.

Der Kamerad Rudolf Lachmann (R), bereits sechsmal DDR-Meister, hatte sich nach einer längeren Wettkampfpause entschlossen, wieder an Wettkämpfen teilzunehmen und belegte durch drei sehr gute Wertungsflüge den ersten Platz vor Konrad Schneider (R) und Klaus Singer (T). Bei den Junioren gab es eine Schülermeisterschaftsneuauflage: Wie im Jahr 1984 gewann der Kamerad Karsten Englich (K) eindeutig vor Holger Suchi (K) und Patrik Hänel (R). Von der Modellkonzeption her war keine wesentliche Neuerung zu sehen. Die Modelle waren überwiegend mit modifizierten MVVS 6,5 GF-Motoren ausgerüstet. Letztlich dominierte jedoch das fliegerische Können, und nicht die durch technische Neuerungen verbesserte Flugeigenschaft des Modells. Der Juniorenmeister Karsten Englich setzte ein sehr sauber gebautes Modell mit abnehmbarer Fläche und GFK-Rumpf ein. Diese zwar für das Fliegen sekundäre, für den Bauaufwand und den Transport jedoch wesentliche Modelltechnologie wird sicher in der Zukunft breitere Anwendung finden. Verbessert hat sich generell das Finish der Modelle, wie es auch dem internationalen Trend entspricht. Die Wettkämpfer verstanden es noch besser als bisher, das breite Angebot von Heißbügelfolie für eine attraktive Modellgestaltung zu nutzen.

F2C Mannschaftsrennen

Acht Mannschaften nahmen den Wettkampf auf und demonstrierten die Kontinuität in dieser technisch anspruchsvollen Klasse. Für das Finale über 200 Runden konnten sich die drei Mannschaften Wolfgang Aude und Klaus Ulbricht (A), Reinhard Lindemann, Frank Schönherr (R) sowie Bernhard Krause, Thomas Dohnke (I) qualifizieren. In dieser Reihenfolge wurden auch die Medaillen vergeben. Für die Rostocker Kameraden war dies der erste Meisterschaftserfolg nach langjähriger Wettkampfteilnahme. Das Modell in konventioneller Balsaholzausführung mit Lackoberfläche hatte ein Gewicht von 457 g. Als Motor wurde ein stark modifizierter MVVS mit neuem Zylinderkopf, einem 11 mm Gegenkolben und einem Nelson-Hülsendrehschieber eingesetzt. Bei diesem Modell wurde ein mit Balsaholz beschichteter GFK-Tank verwendet, der sich auch in anderen Modellen durchgesetzt hat. Dadurch wird das Aufschäumen des Treibstoffs stark vermindert. Die in dieser Wettkampfklasse eingesetzten Nurflügelmodelle zeigten keine wesentlichen Vorteile gegenüber herkömmlichen Modellbauformen. Ausschlaggebend sind nach wie vor die Leistungsdaten der Motoren und das optimale Beherrschen des Zwischentankens.

F2D Fuchsjagd

Zehn Senioren und fünf Junioren – damit war auch in diesem Jahr die Fuchsjagd wieder eine der quantitativ am besten belegten Wettkampfklassen. Die Teilnehmer hatten sich hervorragend auf diese Meisterschaften vorbereitet, so daß die überwiegende Zahl der Kämpfe durch die Auseinandersetzung in der Luft und durch bessere Flugzeiten entschieden wurde. Der spätere DDR-Meister Andreas Herbert (R) zeigte von Beginn an, daß nur derjenige den Titel tragen würde, der ihn besiegte, und das schaffte kein Wettkämpfer aus dem Teilnehmerfeld der Senioren. Zusammen mit seinem Mechaniker Hartmud Haupt demonstrierte Andreas eine hochklassige Bedienung seiner Modelltechnik und ein glänzendes fliegerisches Können. Er wurde verdient DDR-Meister und konnte seine Erfolgsserie, die er bei den Junioren begonnen hatte, fortsetzen. Den zweiten Platz belegte Kamerad Bernd Nitzsche (R) vor Volkmar Hirschfeld (N). Bei den Junioren wurde der Hallenser Matthias Koch (K) seiner Favoritenrolle gerecht. Ungefährdet siegte er in allen Kämpfen und verwies die Kameraden Holger Suchi (K) und Jens Schmidt (N) auf die Plätze zwei und drei. Die Modelltechnik der Fuchsjäger zeigte ebenfalls keine wesentlichen Neuerungen. Überwiegend waren leicht modifizierte „Latschen" im Einsatz. Einzig Steffen Teubel (Z) brachte sehr sauber gebaute Modelle, Nachbildungen neuer sowjetischer Typen mit hoher Profildicke und Pendelleitwerk, mit, die aber wegen Motorenschaden nicht im Flug zu begutachten waren. Daß nicht nur die Modellkonstruktion das Entscheidende für eine gute Plazierung ist, zeigten die Modelle dann, wenn sie durch einseitigen Leinenriß sich selbst überlassen waren und **ihr** Können demonstrierten. Dann nämlich wurde deutlich, daß mancher Pilot erst dann über eine neue Konstruktion zur Leistungsverbesserung nachdenken sollte, wenn er sein jetziges Modell voll beherrscht! Als Motore kamen MVVS, BWF und Rossi zum Einsatz. Andreas Haupt verwendete einen sowjetischen Motor aus einer Kleinserie, der durch hervorragende Laufeigenschaften bestach.

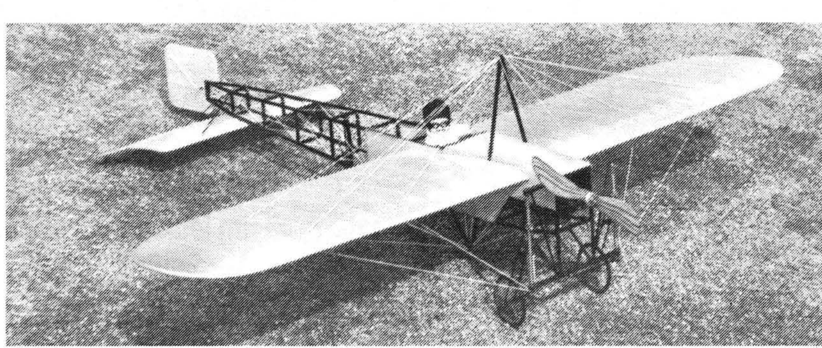
F4B-V Vorbildähnliche Modelle

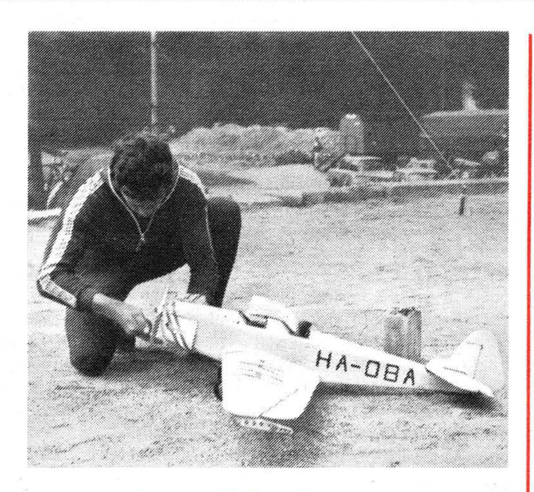
Diese Klasse war die eigentliche Überraschung der Meisterschaft. Trotz kurzfristiger Absagen einiger Teilnehmer waren 10 Senioren und 5 Junioren am Start erschienen: Die gleiche Anzahl wie bei den Fuchsjägern! Neben bekannten Modellsportlern tauchten viele bisher nicht bekannt gewordene Kameraden auf, die hervorragend gebaute Modelle mitbrachten. So konnte man diesem Wettkampf gespannt entgegensehen. Bei den Senioren errang erstmalig der Kamerad Lutz Richter (R) mit seiner Klemm 25 d, Baujahr 1925, den Meistertitel. Durch drei sehr schöne Wertungsflüge, die von den Zuschauern mit



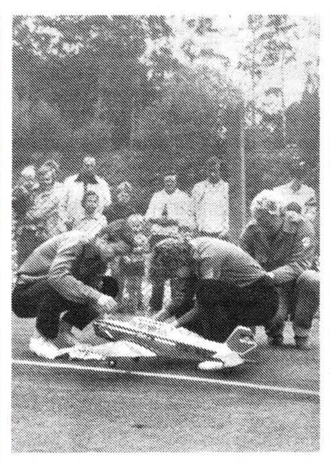
Wolfgang Aude von der siegreichen Rostocker F2C-Mannschaft. Mit einem schnellen Modell und kurzen Tankpausen sicherte er sich den DDR-Meistertitel

Die Attraktion der Meisterschaft: die „Bleriot" des Kameraden Eric Rahne, eine originalgetreue Nachbildung des Flugapparates aus dem Jahre 1910 ▼





Letzte Vorbereitungen zum Start. Mit seiner Klemm 25d erreichte Kamerad Lutz Richter den ersten Platz in der Klasse F4B-V/Senioren

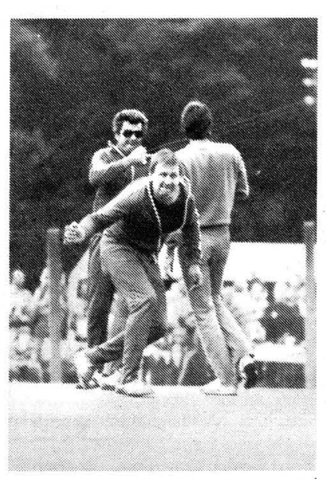


Susann Rahne, das einzige, aber dafür erfolgreiche, Mädchen bei den Junioren bei den Startvorbereitungen zum Flug ihrer Z226-Trener. Sie errang die Silbermedaille



Christian Reyer hatte sein bewährtes Modell einer zweimotorigen Jak-6 weiter vervollkommnet und wurde Gewinner der Silbermedaille

FOTOS: MÖBIUS



Die Piloten des Mannschaftsrennens Klasse F2C im Finale

viel Beifall belohnt wurden, kompensierte er den Rückstand aus der Baubewertung und überließ Christian Reyer (A) mit seiner Jak6 und Wolfram Metzner (Z) – Z50 – nur noch die nachfolgenden Plätze. Eine Überraschung, gleich im doppelten Sinn, gab es bei den Junioren. Mit fünf Wettkämpfern war diese Klasse über die Erwartungen hinaus gut besetzt. Das Modell, das Eric Rahne (K) an den Start brachte, rang auch manchem Senior Bewunderung ab. Die „Bleriot" aus dem Jahr 1910 war ein kleines Meisterwerk. Dazu legte Kamerad Rahne eine selbstgefertigte Dokumentation vor, die gewiß richtungweisend für alle Wettkämpfer sein wird. In einer umfangreichen Studienarbeit war das Flugzeug nachkonstruiert worden. Die Pläne wurden sogar vom Verkehrsmuseum bestätigt! Das brachte Eric Rahne die absolut höchste Bauwertung ein. Dazu sicherte er sich mit einem guten Flug vor seiner Schwester Susann Rahne (K) mit einem Trener Z226 und dem Drittplazierten Heiko Köhler (N) mit einer Z37 den ersten Platz.

Resümee

Die 22. Meisterschaft im leinengesteuerten Modellflug – und so schätzte es auch der Abteilungsleiter für Modellsport beim Zentralvorstand der GST, Günther Keye, ein – strafte alle diejenigen Lügen, die behauptet hatten, der Fesselflug in der DDR habe seinen Höhepunkt bereits überschritten. Durch die kontinuierliche Tätigkeit des Referats Fesselflug der Modellflugkommission beim ZV und durch die unermüdliche Tätigkeit der vielen Übungsleiter in den Bezirken und Kreisen war es gelungen, eine Meisterschaft in hoher Qualität durchzuführen und damit einen abrechenbaren Beitrag zur Vorbereitung auf den XI. Parteitag der SED zu leisten.

Die Ergebnisse unserer Junioren geben zum Optimismus Anlaß, die Senioren haben ihr Können weiter erhöht. Es stehen Talente zur Verfügung, die bei zielgerichteter Förderung des leinengesteuerten Modellflugs die DDR in wenigen Jahren mit großem Erfolg im Ausland vertreten können. Daß der Zentralvorstand der GST, so wie es Genosse Günther Keye in seinem Schlußwort sagte, Maßnahmen zur weiteren Entwicklung des Fesselfluges in Auswertung dieser Meisterschaften beraten wird, erfüllte alle Teilnehmer mit Stolz und Freude.

Ein großes Dankeschön soll den Gastgebern aus Sebnitz und dem Schirmherrn dieser 22. Meisterschaft, dem 1. Sekretär der Kreisleitung der SED, Genossen Helmut Geyer, gesagt werden. Sie bewiesen, daß bei ihnen ein Herz für den GST-Modellsport schlägt und sicher auch weiter schlagen wird, bis es 1987 dann hoffentlich wieder in Sebnitz heißt: „Die 23. Meisterschaften im leinengesteuerten Modellflug sind eröffnet."

Dr. Matthias Möbius

Mit diesem Beitrag möchte der Trainer unserer DDR-Auswahlmannschaft vor allem Nachwuchsmodellfliegern, die ihr Ziel in der Erringung sportlicher Erfolge und in leistungssportlicher Betätigung sehen, einige grundsätzliche Hinweise geben. Auch fortgeschrittene Modellflieger sowie – mit Einschränkungen – Wettkampfsportler anderer Modellsportkategorien werden für ihre Leistungsentwicklung Anregungen entnehmen können.



Oft müssen die Schiedsrichter bei Regen, Kälte und Wind das Wettkampfgeschehen viele Stunden lang mit voller Konzentration beobachten

Freiflug als Wettkampfsport

Wie andere Sportarten ist auch der Flugmodellsport sehr vielgestaltig. Für die Mehrzahl der Modellkategorien gibt es spezielle Bau- und Wettkampfvorschriften. Die traditionsreichste der Modellflugkategorien ist die der Freiflugmodelle. Die ersten Welttitelkämpfe in der Klasse der Freiflugmodelle mit Gummiantrieb wurden bereits 1928 ausgetragen. Derzeitig werden die Weltmeisterschaften in den Klassen F1A, F1B und F1C im Abstand von zwei Jahren durchgeführt und jeweils im dazwischenliegenden Jahr die Europameisterschaften. Auch bei uns in der DDR hat sich die Mehrheit der Freiflieger dem Wettkampfsport verschrieben. Wer ein Freiflugmodell gebaut hat, möchte sich meist damit auch mit anderen im Wettkampf messen. Entscheidend ist dabei das Erlebnis, unter Gleichgesinnten zu sein, sich am Fliegen der Modelle zu erfreuen oder der Aufenthalt und die Bewegung in der freien Natur, das Gefühl der Zufriedenheit und die Überzeugung, die Freizeit sinnvoll verbracht zu haben. Dem soll auch nicht widersprochen werden.

Ein sehr großer Anteil der Wettkampfsportler strebt jedoch vor allem danach, mit den selbstgeschaffenen Flugapparaten und möglichst viel Geschick gute Leistungen zu erreichen und im fairen Wettkampf den Sieg oder eine gute Plazierung zu erringen. Besonders für diesen Kreis der Freiflieger sind die folgenden Gedankengänge und Hinweise aufgeschrieben.

Vielleicht ist es vermessen, sie als Leitfaden für die Entwicklung zum erfolgreichen Leistungssportler zu bezeichnen, doch ganz bestimmt können sie einen Beitrag dazu leisten, und sie entsprechen vollinhaltlich den derzeitigen Erfahrungen und Überzeugungen des Autors.

Zunächst ist folgende Frage zu beantworten:

Wodurch wird ein Wettkampfergebnis beeinflußt?

Das ist die Frage nach den leistungsbestimmenden Faktoren, von denen es selbst bei grober Aufgliederung einige gibt. Sie sollen in einer Übersicht zunächst genannt und dann erläutert werden.

Im folgenden können zu den genannten Faktoren die Schwerpunkte nur thesenartig genannt werden. Dem Autor geht es darum, einen allgemeinen Überblick zu geben. Das „Wie?" im einzelnen würde zu jedem Schwerpunkt einen gesonderten Beitrag erfordern.

Modell

1. Modellkonzeption

– Hauptabmessungen, Profilpaarung, Schränkungswinkel und Tragflächenschränkung sollten den Kennwerten erfolgreicher Modelle entsprechen.

– Optimale aerodynamische Formgebung hinsichtlich der Gesamtkonzeption sowie der Befestigungs- und Steuerelemente.

– Minimale Überschreitung der vorgeschriebenen Mindestmasse.

– Ausrüstung des Modells mit den für ein Leistungsmodell erforderlichen Funktionen wie Thermikzeitschalter, Kurven- und Schränkungswinkelsteuerung, Kreisschlepphaken, Motorabschaltung und anderes mehr.

2. Qualitative Ausführung

– Exakte Ausführung aller Baugruppen und Einzelbauteile bezüglich Formgebung, Festigkeit, Funktionssicherheit und sicherer Handhabung.

– Wetterbeständige Oberflächengestaltung und Oberflächenbehandlung.

– Kennzeichnung mit Lizenznummer, Modell-Nummer, Adresse, Markierungen für Schwerpunkt und Justiereinrichtungen.

3. Leistungsvermögen und fliegerische Sicherheit

– Modelle, die den Punkten 1. und 2. entsprechen, sind im allgemeinen leistungsfähig und sicher. Es kommt darauf an, sie richtig einzufliegen.

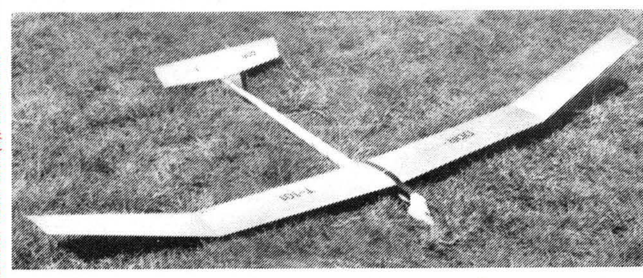
– Ein Modell ist eingeflogen, wenn mit möglichst vielen Flugversuchen bei unterschiedlichsten Wetterbedingungen und mit verschiedenen Trimmungen und Schränkungswinkeln der Nachweis erbracht wurde, daß die ermittelte Trimmung und Einstellung die beste Leistung bei ausreichender Flugstabilität ergibt.

– Es muß jedoch eingeschränkt werden, daß es nicht **„eine** optimale Trimmung" gibt, sondern daß die beste Einstellung bei ruhigem Wetter eine andere sein kann und sein wird als bei turbulentem Wetter; es kommt darauf an, diese Einstellwerte zu kennen und

Wettkampfergebnis

Modell	Wettkämpfer	Zubehör	Sonstige Umstände
1. Modellkonzeption	1. Fliegerische Beherrschung der Modelle	Vollständigkeit und Qualität	1. Äußere Bedingungen
2. Qualitative Ausführung	2. Taktischer Einsatz und Wettkampferfahrung		2. Schiedsrichter
3. Leistungsvermögen und fliegerische Sicherheit	3. Kampfgeist		
4. Handhabung u. Betriebssicherheit	4. Kondition		
5. Anzahl der Modelle			
6. Gleichwertigkeit			





Das leistungsstärkste F1C-Modell der DDR wurde von Claus-Peter Wächtler unter Verwendung einer Balsa-Alufolie-Beplankung gebaut und fliegt 6 bis 7 Minuten



Bernhard Strauch wartet mit seinem F1B-Modell auf den richtigen Startzeitpunkt

für jedes Modell möglichst als Vermerk festzuhalten.

– Ein Modell ist längst nicht eingeflogen, wenn nach einigen korrekturbedürftigen Flügen ein optisch zufriedenstellendes Steigen und Gleiten erreicht ist (siehe oben).

– Die fliegerische Sicherheit ist mit möglichst vielen Kontrollstarts bei unterschiedlichen Wetterbedingungen zu kontrollieren.

4. Handhabung und Betriebssicherheit

– Das Modell und seine Bedienteile müssen so gestaltet sein, daß eine einfache und sichere Handhabung möglichst ohne lose Teile gewährleistet ist.

– Die Handhabung des Modells muß durch häufiges Training in „Fleisch und Blut" übergehen.

– Die erforderlichen Handgriffe sollen bei allen Modellen eines Wettkämpfers die gleichen sein.

– Die Modelle sind mit laufenden Nummern zu kennzeichnen. Diese Nummer erhält jedes Modell an gut sichtbarer Stelle, um Verwechslungen beim Zusammenbau zu vermeiden.

– Die Betriebssicherheit ist vorrangig eine Frage der zweckmäßigen konstruktiven Lösung und der präzisen Ausführung für alle Befestigungs- und Funktionselemente des Modells.

5. Anzahl der Modelle

– Beständig gute Wettkampfergebnisse setzen einen Bestand von drei bis vier einsatzfähigen, möglichst gleichen Modellen voraus.

6. Gleichwertigkeit

– Ideal ist es, wenn der Wettkämpfer über drei bis vier gleichermaßen leistungsstarke und sichere Modelle verfügt, wobei ein Modell als „Schönwettermodell" mit höherer Leistung für ruhiges Wetter und Stechen ohne Thermik ausgelegt sein kann.

Anmerkung:

Vorstehendes ständig zu gewährleisten, erfordert zielstrebige rationelle Arbeit und sehr viel Zeit. Nicht beständig erfolgreich wird derjenige sein, der nur ein „Schokoladenmodell" und ein oder zwei „Rettungsanker" besitzt.

Wettkämpfer

1. Fliegerische Beherrschung der Modelle

– Wichtigste Aufgabe ist das fliegerische Training unter allen Wetterbedingungen mit genauer Beobachtung und Einschätzung des Flugverhaltens der Modelle und der Durchführung der entsprechenden Korrekturen.

– Modelle, die sich fliegerisch schwierig beherrschen lassen – zum Beispiel: Mühe bereiten beim Einfliegen, schlechte Thermikflugeigenschaften, erforderliche Probestarts und Korrekturen während der Wettkämpfe –, sind hinsichtlich grober Fehler (Verzüge von Rumpf und Tragfläche, falscher Schränkungswinkel und Schwerpunktlage, unsichere Befestigungen und Ruderanschläge) zu kontrollieren.

– Abhilfe bringen im allgemeinen eine Korrektur der Tragflächenverzüge, Veränderung des Schränkungswinkels und der Schwerpunktlage, Aufbringen oder Entfernen eines Turbulators auf der Tragfläche, Veränderung des Nasenradius der Tragfläche oder der Bau eines neuen Höhenleitwerks mit anderem Profil.

2. Taktischer Einsatz und Wettkampferfahrung

– Der taktische Einsatz beinhaltet den Einfluß des Sportlers während des Wettkampfes und ist bedeutend für das Wettkampfergebnis. Das beste Modell kann nicht das Maximum erreichen, wenn es im falschen Moment gestartet wird.

– Zum taktischen Einsatz gehören hauptsächlich:

- Der Einsatz des richtigen Modells,
- die Wahl des richtigen Startzeitpunkts,
- die Wahl des richtigen Standortes,
- die schnelle und rechtzeitige Startbereitschaft,
- die Beobachtung der momentanen Wettersituation und der Wetterentwicklung,
- die Beobachtung und Wertung aller Anzeichen für Auf- und Abwinde (fliegende Modelle, Vögel, Windfahnen, Temperaturunterschiede und wechselnde Windgeschwindigkeiten, Geländebeschaffenheit),
- die Beobachtung und Wertung des taktischen Verhaltens der Konkurrenz,
- die genaue Beobachtung des Fluges und der Landung des Modells, um ein schnelles Zurückholen ohne Suchaktion zu gewährleisten.

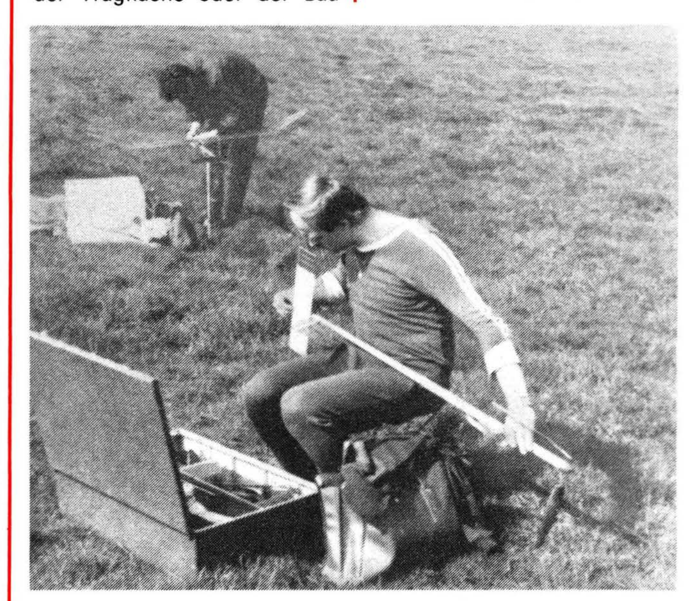
Joachim Löffler

SCHLUSS FOLGT

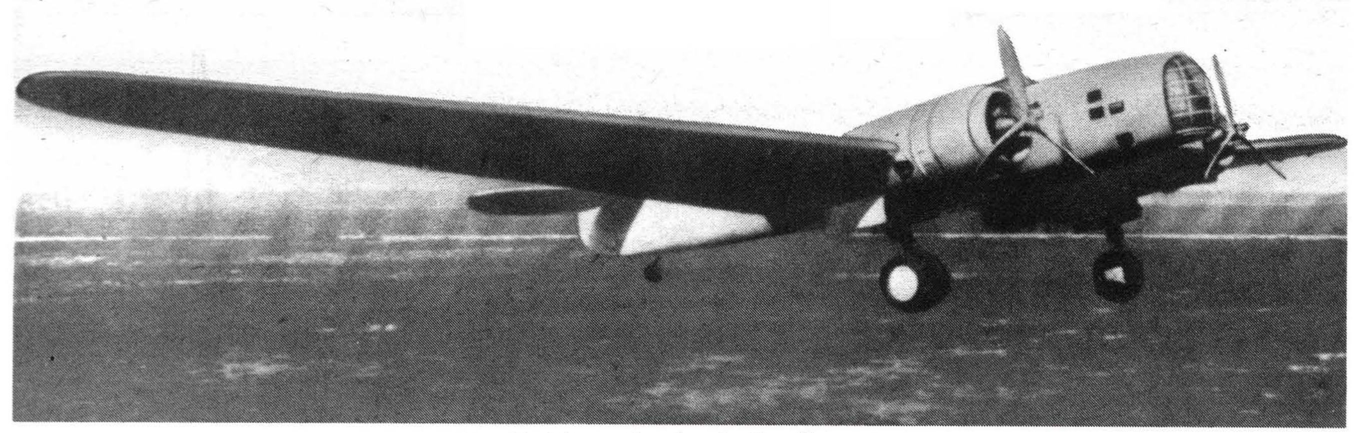


Andreas Petrich bereitet sein Modell für den Start vor

FOTOS: LÖFFLER (2), BENTHIN (3)



Andreas Gey bei der Montage seines F1B-Modells. Jedes Detail wird sorgfältig geprüft



Vor 50 Jahren fand sein Erstflug statt:

Das Fernbombenflugzeug DB-2/ANT-37

Die Entwicklung des einmotorigen Langstreckenflugzeugs ANT-25 veranlaßte die Luftstreitkräfte der UdSSR, daraus die Variante eines einmotorigen Langstreckenbombers ableiten zu lassen. Als sich jedoch taktische und technische Nachteile für eine solche Flugzeugart herausstellten, wurde der als DB-1 (Werkbezeichnung ANT-36) bezeichnete Typ (DB – russ. Abkürzung für Fernbombenflugzeug) nicht fertiggestellt. Vielmehr wandte sich das Interesse der Konstrukteure dem zweimotorigen Typ zu. Deshalb wurde die von P. O. Suchoj geleitete Brigade des Konstruktionsbüros von A. N. Tupolew (daher auch Kürzel ANT) 1934 beauftragt, einen zweimotorigen Langstreckenbomber zu entwikkeln, der eine Bombenmasse von 1000 kg mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 250 km/h über eine Entfernung von 5000 km transportieren sollte. Als Höchstgeschwindigkeit ohne Bomben waren 350 km/h vorgesehen.

Die Brigade Suchoj begann im Dezember 1934 mit den Projektarbeiten und verwendete dazu die Unterlagen für die ANT-36. Die neue, als DB-2 bzw. ANT-37 bezeichnete Maschine, erhielt daher im wesentlichen die Zelle der einmotorigen Maschine sowie den Flügel, der jedoch etwas verkleinert wurde. Am 16. Juni 1935 konnte die Flugerprobung mit der ANT-37 aufgenommen werden, die als erstes sowjetisches Flugzeug ein elektrisch einziehbares Fahrwerk sowie in die Flügelkonstruktionen einbezogene Kraftstofftanks besaß. Diese gelten als Vorläufer der Integraltanks. Am 20. Juli 1935 wurde dieser erste Prototyp zerstört, als der Rumpf durch starke Vibration hinter den Tragflügeln brach. Der Testpilot K. K. Popow und der Versuchsingenieur M. M. Jegorow konnten sich retten, der Elektrotechniker als drittes Besatzungsmitglied kam ums Leben. Als Ursache der Katastrophe wurde ein Fabrikationsfehler ermittelt. Ausgerüstet war die ANT-37 mit zwei französischen Triebwerken Gnôme-Rhône 14 K zu je 588 kW. Der Rumpfbug war als kugelförmiger MG-Stand ausgebildet, ein weiterer MG-Stand befand sich auf der Rumpfoberseite.

Bei dem zweiten – als ANT-37 Doubler bezeichneten – Prototyp hatte man die Flügelbefestigungen verbessert, die Rumpfverkleinerung verstärkt und die Leitwerksflächen verändert. Als Antrieb dienten zwei M-85-Motoren (sowjetische Lizenzausführung der 14 K). Diese Maschine wurde vom Testpiloten N. S. Rybko im Versuchsinstitut der Luftstreitkräfte erprobt. Am 20. August 1936 unternahm er einen Fernflug Moskau–Omsk–Moskau, wobei er in 23 Stunden und 20 Minuten eine Entfernung von 4955 km zurücklegte. Mit 1000 kg Bombenmasse betrug die durchschnittliche Geschwindigkeit lediglich 213 km/h. Das war nicht bedeutend besser als mit der einmotorigen ANT-25. Zwar war die Flughöhe um 4200 m höher als die der einmotorigen Maschine, jedoch reichten diese Parameter für 1936 schon nicht mehr aus. Deshalb wurde die DB-2 auch nicht als Bomber von den Luftstreitkräften eingeführt.

Da die Maschine jedoch gute Langstreckeneigenschaften aufwies, wurde beschlossen, den im Februar 1936 gebauten dritten Prototyp für Rekordflüge zu verwenden. Er bekam die Bezeichnung ANT-37bis (auch als DB-2B bezeichnet). Bekannt ist das Flugzeug jedoch unter dem Namen „Rodina" (Heimat) geworden. Es hatte keine militärische Ausrüstung oder Bewaffnung, einen größeren Kraftstoffvorrat als die DB-2, eine überarbeitete Zelle sowie zwei leistungsstärkere Triebwerke vom Typ M-86 (Weiterentwicklung der M-85 durch S. K. Tumanskij) mit Dreiblatt-Luftschrauben aus Metall. Vom 24. bis zum 25. September 1938 unternahm eine aus den Fliegerinnen W. S. Grisodubowa, P. D. Ossipenko und M. M. Raskowa bestehende Besatzung mit der ANT-37bis „Rodina" einen Versuch, den von der Engländerin Elisabeth Lion mit 4063 km gehaltenen Damen-Reichweitenrekord zu brechen. Auf der Strecke von Moskau bis zum Rajon Nowo-Nikolajewsk am Amur legte sie in 26 Stunden und 29 Minuten eine Entfernung von 5908 km zurück. Da sich das Wetter stark verschlechterte und sie befürchten mußten, sich plötzlich über dem Stillen Ozean zu befinden (Radar oder andere hochentwickelte Hilfsmittel zur Standortbestimmung gab es damals noch nicht oder nur in Anfängen), landeten die Fliegerinnen bei der Siedlung Kerbi mit eingezogenem Fahrwerk auf einem sumpfigen Gelände in der Taiga, obwohl sie noch genügend Kraftstoff für den Weiterflug hatten. Auf jeden Fall hatten sie einen neuen Langstreckenweltrekord für Frauen aufgestellt.

Das Flugzeug wurde geborgen und diente bis 1943 zunächst bei der AEROFLOT und zuletzt als Transporter bei der Moskauer Luftfahrtindustrie. Eine vierte ANT-37 ist nicht fertiggestellt worden.

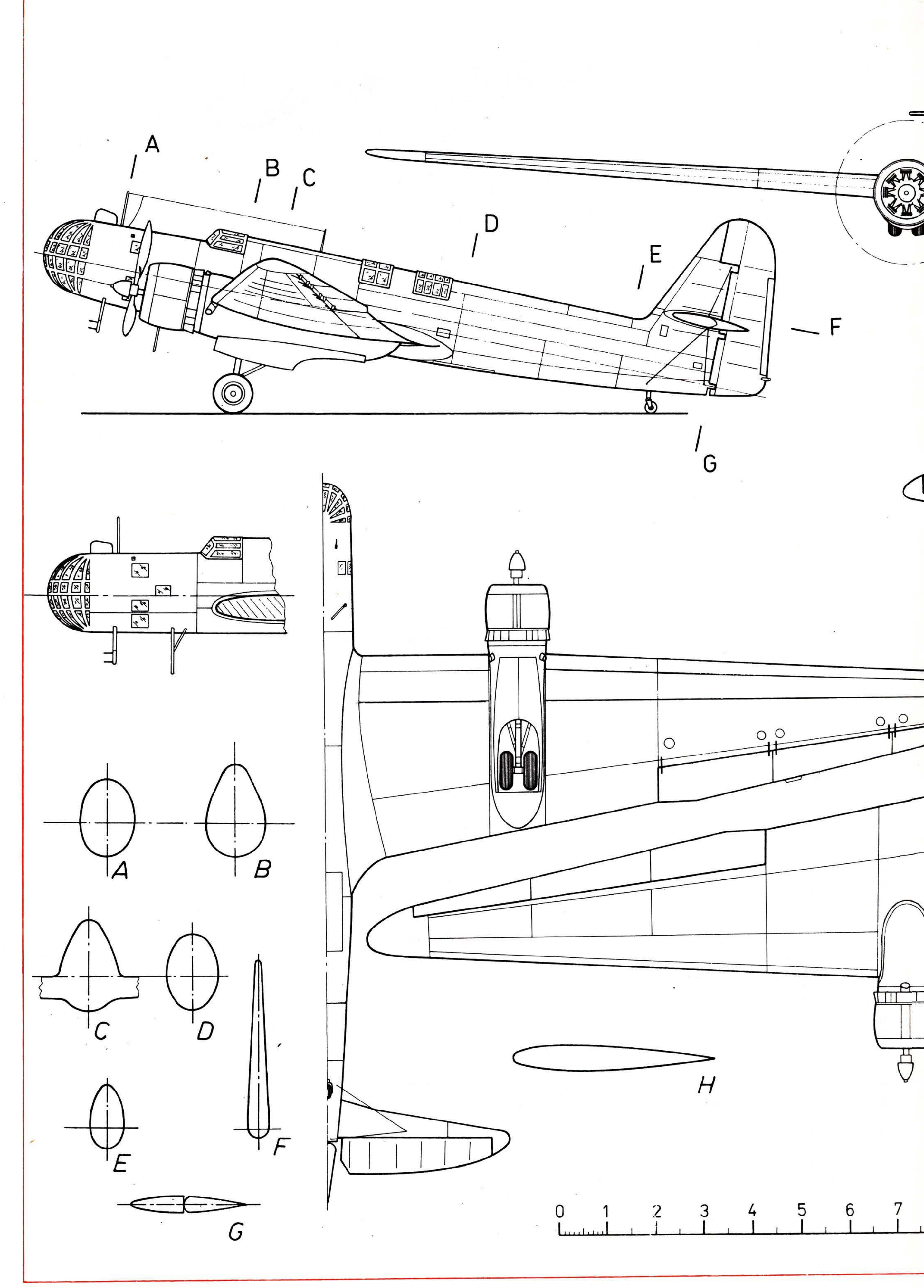
Bei den Maschinen der ANT-37-Reihe handelte es sich um Flugzeuge in Ganzmetallbauweise, deren Rümpfe einen ovalen Querschnitt sowie eine Glattblechbeplankung aufwiesen. Der Bug war verglast. Auch die Tragflügel der Tiefdecken waren glattblechbeplankt. Die beiden ersten Maschinen hatten ein Dural-Holmgerüst, die dritte wies ein Stahlrohr-Holmgerüst auf. Bei allen drei Maschinen waren die Kraftstofftanks unmittelbar in die Tragflügelkonstruktion einbezogen worden. Das freitragende Ganzmetall-Leitwerk hatte ein nach oben versetztes Höhenleitwerk. Die Höhenflosse war zur Trimmung verstellbar. Das Seitenruder war aerodynamisch ausgeglichen und hatte eine Trimmklappe. Das Fahrwerk bestand aus den doppelt bereiften Hauptfahrwerksbeinen und dem einfach bereiften Spornrad. Alle Streben waren elektrisch einziehbar.

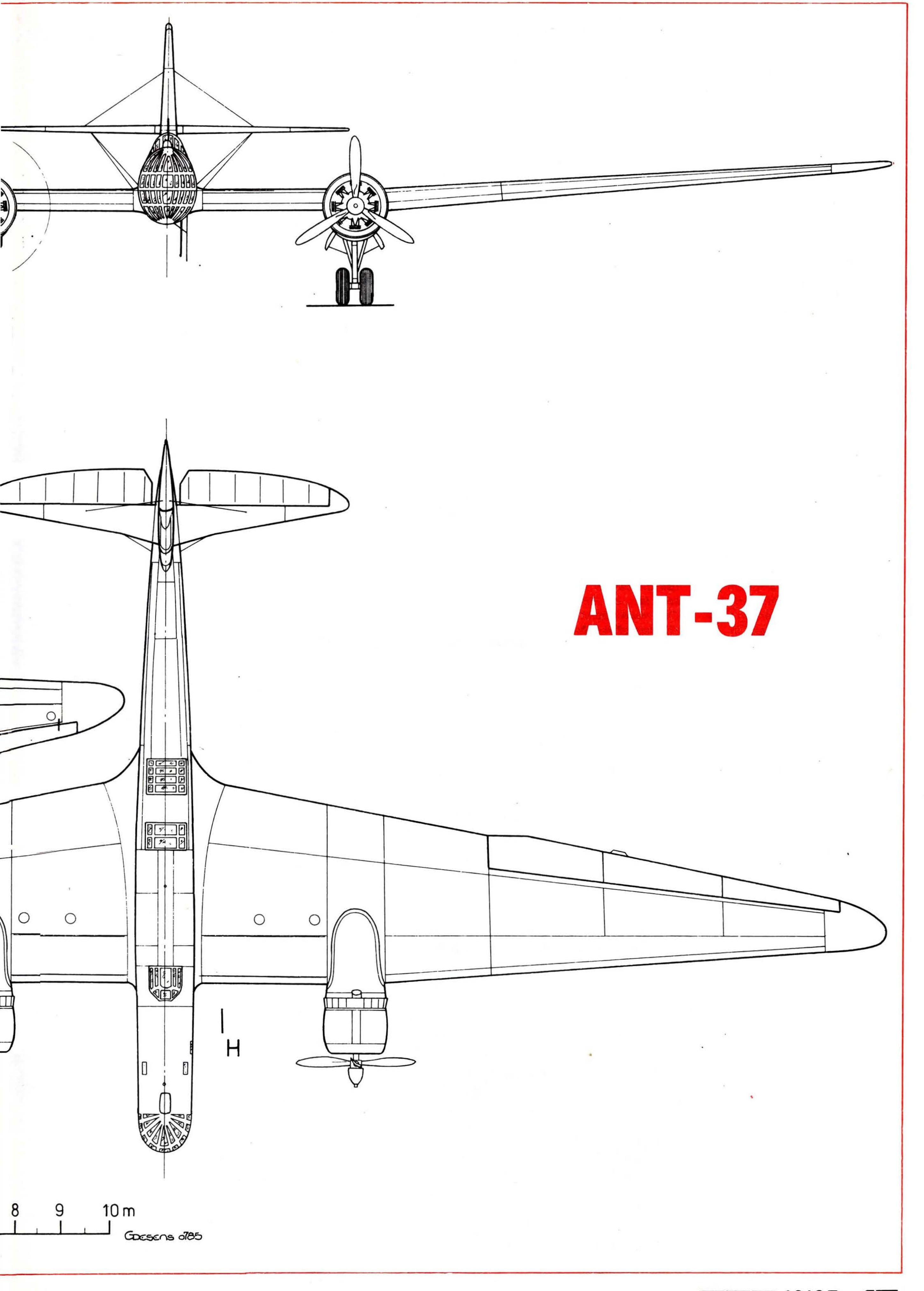
Wilfried Kopenhagen

FOTO: ARCHIV KOPENHAGEN

Technische Daten der ANT-37 (ANT-37bis)

Baujahr 1935 (1936); Besatzung [Pers.] 3 (3); Spannweite [m] 31,00 (31,00); Länge [m] 15,00 (15,00); Flügelfläche [m²] 85,00 (85,00); Leermasse [kg] 5800 (5800); Startmasse [kg] 9500 bis 11500 (12500); Antrieb 2× 14 K oder 2× M-85 (2× M-86); Startleistung [kW] je 588 (je 625); v_{max} in Bodennähe [km/h] 301 (300); v_{max} in 4200 m Höhe [km/h] 342 (340); Flugweite [km] 5000 (7300); Gipfelhöhe [m] 8000 (8000).


A
B
C
D
E
F
G
H
0
1
2
3
4
5
6
7


ANT-37
H
8
9
10 m



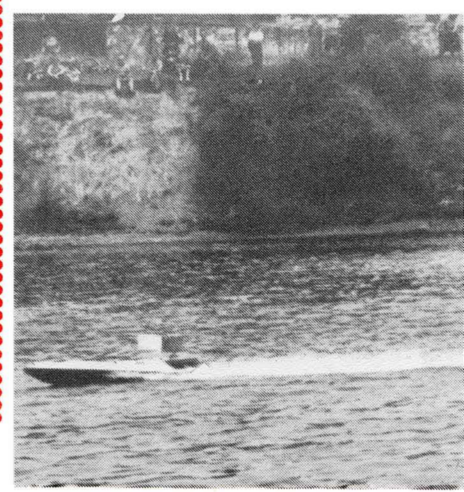
Alle konnten nicht Beste werden – aber alle gaben ihr Bestes!

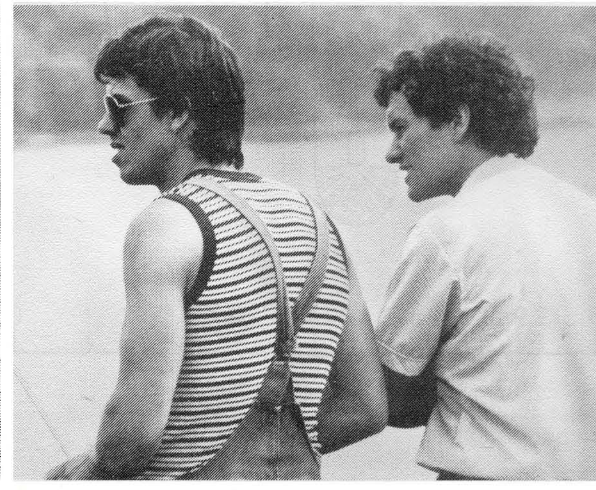
Finale mit Überraschungen

Vorbemerkungen
Es war im Jahre 1978, als während der III. Wehrspartakiade der GST in Halle in den FSR-Rennbootklassen letztmalig ein DDR-Meistertitel als Folge eines einzelnen Wettkampfes vergeben wurde. Seitdem wird das bewährte Meisterschaftssystem mit mehreren Läufen praktiziert. In die gegenwärtigen Überlegungen hinein, dieses System im Interesse einer weiteren Leistungssteigerung zu modifizieren, wurde für die Vergabe der DDR-Meistertitel 1985 im Rahmen der V. Wehrspartakiade der GST ein gesonderter Modus festgelegt. Dieser sollte allen Modellsportlern, die sich für diesen wehrsportlichen Höhepunkt gemäß der Ausschreibungen qualifiziert hatten, die Teilnahme am Titelkampf ermöglichen. Die ersten drei Wettkämpfe der Leistungsklasse wurden deshalb nur für den Kampf um den Klassenerhalt gewertet. Um Titel und Medaillen ging es erst in Halle. Dabei wurden außerdem in der Klasse FSR-35 nach dem bei internationalen Höhepunkten üblichen System zunächst in zwei Vorläufen die Besten in jeder Hubklasse ermittelt, für die es dann in einem Finallauf um die ersehnten Medaillen ging. Und da, wie in der Leistungsklasse ab Saisonbeginn dieses Jahres, auch wieder Junioren und Senioren gemeinsam antraten, war für Überraschungen ein breiter Spielraum gegeben. Überraschungen gab es dann auch in den Finales. Darunter einige, die zum Nachdenken anregen sollten!

Rennverlauf
In der Klasse FSR-3,5 hatten sich zwölf Senioren und – erfreulicherweise – vierzehn Junioren für den Kampf um die Titel qualifiziert. Die Junioren setzten dann auch das erste Achtungszeichen, denn sie stellten nach den Vorläufen fünf der zwölf Finaleteilnehmer. Und es sollte im Finale noch mehr Grund zum Staunen geben! Vorlaufbester war Peter Papsdorf mit 55 Runden, doch nach einem kurzen Ausfall in der Startphase zerbrach sein Modell – und damit alle Hoffnungen – nach 9 Runden an dem sich plötzlich in einer hohen Welle überschlagenden Boot des Kameraden Thomas Hegner. Vom Start an unbeirrt seine Kreise ziehend, hatte der Routinier Lutz Schramm am Ende mit 52 Runden die Nase vorn. Dicht dahinter lieferte sich das Mädchenduo Andrea Hesse und Cosima Wenisch ein interessantes Duell, das Andrea mit 51 Runden für sich entscheiden konnte. Erst nach Cosima Wenisch (50 Runden) kam Andreas Reiter an, der sich mit 42 Runden den undankbaren vierten Platz erkämpfte. Den Erfolg der jungen Damen komplettierte Miriam Hegner, die im Finale den siebenten Platz erkämpfte und damit ebenfalls noch drei Senioren hinter sich ließ. Bemerkenswert ist auch der dritte Platz von Reinhard Zeug in der Seniorenwertung, der damit seine erste Meisterschaftsmedaille nach seinem „Umstieg" aus dem Lager der Fesselbootfahrer bekam.
In der Klasse FSR-6,5 stellten sich siebenundzwanzig Senioren und neun Junioren dem Starter. In den Vorläufen beeindruckte Junior Holger Woldt mit 60 Runden. Weltmeister Ottmar Schleenvoigt glänzte mit 62 Runden. Vorlaufbester war jedoch Peter Papsdorf, der mit 66 Runden die höchste Rundenzahl des gesamten Wettkampfes erzielte. Alles deutete also darauf hin, daß die beiden Fahrer, die in diesem Jahr bereits beim Debrecen-Cup und beim internationalen Wettkampf in Schwerin allen anderen Teilnehmern die Auspuffenden zeigen konnten, auch diesmal das Rennen unter sich ausmachen. Im Finale zeigte sich jedoch, daß Peter Papsdorf tatsächlich einen rabenschwarzen Tag erwischt hatte. Nach 12 Minuten kollidierte das Modell, das in führender Position lag, nach einem Ausweichmanöver mit einem Juniorenmodell – aus war der Traum vom Sieg und damit der Weg frei für Ottmar Schleenvoigt, der sich am Ende mit 63 Runden und 6 Runden Vorsprung vor dem Zweitplazierten ganz souverän durchsetzte. Die Plätze Zwei und Drei gingen an die starken Erfurter Reinhold Hörnlein und Lutz Schramm. Bei den Junioren konnte Holger Woldt mit 47 Runden seine gute Vorlaufleistung nicht wiederholen. Er siegte trotzdem unangefochten, da Jens Lohrengel als zweiter Junior nur 8 Runden im Finale erreichte.
In der Klasse FSR-15 gingen 27 Senioren und elf Junioren an den Start. Bereits in den Vorläufen gab es zahlreiche Ausfälle. Prominentester Pechvogel war dabei Hans-Joachim Tremp, der dadurch sogar das Finale verpaßte! Andreas Reiter fuhr als Vorlaufbester solide 64 Runden, während Andrea Hesse als Beste der drei im Finale vertretenen Junioren mit 53 Runden auch nicht ungeschoren über den Kurs kam. Im Finale ereignete sich dann das Kuriosum, daß alle zwölf Teilnehmer mindestens einen Ausfall in Kauf nehmen mußten. Michael Kasimir hatte dabei den geringsten Zeitverlust, da das Modell nach dem Start in Stegnähe liegen blieb. Dadurch hatte er am Ende gegenüber Andreas Reiter mit 62 zu 61 Runden die Nase vorn. Auch in dieser Klasse landete auf dem 3. Platz mit Ingolf Güttler ein Außenseiter, der mit 53 Runden viele namhafte Gegner hinter sich ließ. Die Junioren mischten in puncto Ausfälle kräftig mit: 45 Runden reichten für Jens Seidel zum Sieg.
In der Klasse FSR-35 wurde kein Finallauf ausgetragen, da nur elf Teilnehmer am Start waren. Hier wurde in althergebrachter Weise das beste Ergebnis aus zwei Durchgängen gewertet. Die Meisterschaft entschied sich im 2. Durchgang, in dem sich ein spannender Kampf zwischen Volkmar Bude und Hans-Joachim Tremp entwickelte. Trotz leichter Geschwindigkeitsvorteile gelang es letzterem nicht, den führenden und konsequent auf der Ideallinie fahrenden Volkmar Bude zu überholen. Der letzte Versuch, ihn zu überholen, erfolgte etwa fünf Minuten vor dem Ende des Wettkampfes, ging schief und führte zur Beschädigung des Modells, das nur noch langsam weiterfahren konnte. So gab es am Ende klare Abstände: Volkmar Bude siegte mit 59 Runden, die Plazierten erreichten 56 (Tremp) und 54 Runden (Kasimir). Große Freude herrschte beim Sieger – endlich wieder einmal ein großer Erfolg nach einer Kette wenig zufriedenstellender Wettkämpfe mit vielen technischen Problemen.

Resümee
Abschließend noch einige Bemerkungen zu den teilweise überraschenden Ergebnissen und den sich daraus abzeichnenden Tendenzen. Sicher ist es sehr bemerkenswert, daß in der Klasse FSR-3,5 nahezu die Hälfte der Finalteilnehmer Junioren waren, deren Beste am Ende auf den Plätzen zwei und drei des Finalfeldes landeten. Ein Blick auf die Rundenzahlen zeigt jedoch, daß dieses Resultat nicht etwa auf einen starken Leistungsanstieg im Juniorenbereich zurückzuführen ist, sondern eine Ursache eindeutig im geringen Leistungsniveau der Senioren bei diesen Meisterschaften hat. Für vordere Plätze bei internationalen Höhepunkten müssen heute zehn Runden mehr gefahren werden als die Sieger von Halle erreichten! Das trifft sowohl für den Senioren- als auch für den Juniorenbereich zu. Eine klare Herausforderung also für unsere Spitzenfahrer und Juniorenbetreuer, durch entsprechende Arbeit im Winterhalbjahr das internationale Niveau wieder zu erreichen. Daß dies nach wie vor mit den vorhandenen technischen Voraussetzungen möglich ist, bewies erneut die Klasse FSR-6,5. Nach Debrecen und Schwerin wurden in Halle wiederum Rundenzahlen von internationaler Güte gefahren. Daß dabei noch längst nicht alle Reserven ausgeschöpft sind, bewies Peter Papsdorf, als er mit seinem FSR-Modell sozusagen als „Nebenprodukt" mit 16,0 s einen neuen DDR-Rekord in der Klasse F1-V6,5 aufstellte. In der Klasse FSR-15 waren einige Modelle mit solider Grund-





★★

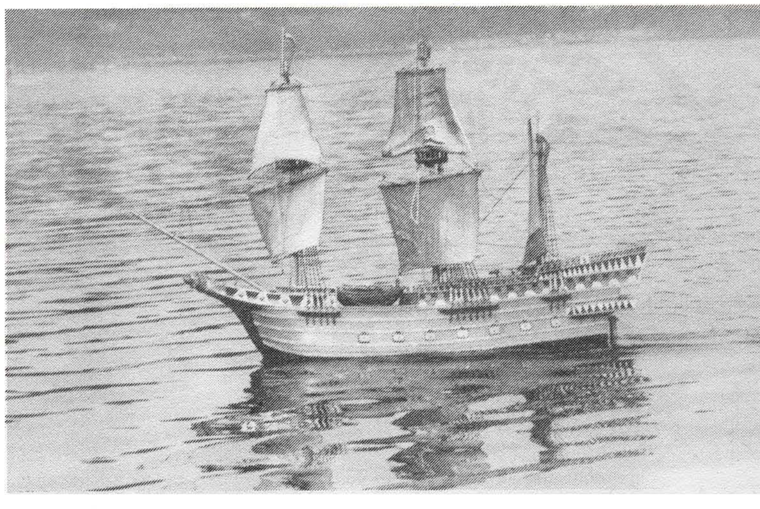
Altbewährtes reicht nicht mehr

„Aber Neues zeigt sich schon!" So könnte man als Resümee der diesjährigen DDR-Meisterschaft in den Schiffsmodellbauklassen F6 und F7 auf die Überschrift dieses Beitrages antworten. Bei der nächsten DDR-Meisterschaft wird dieses Neue sicher schon vergoldet werden. So jedenfalls ist der allgemeine Eindruck bei den Funktionsmodellen beider Klassen, denn nur das Jedwabski-Kollektiv, welches den Bezirk Halle vertrat, erreicht genau 90 Punkte und damit die einzige vergebene Goldmedaille. Neu in der Flotte sowjetischer Flußkampfschiffe ist der vorbildgetreue Nachbau eines polnischen Wachschiffes der OBLUZE-Klasse. Mit Silbererfolg kämpfte knapp dahinter das Kollektiv um Herbert Klingberg für den Bezirk Dresden. Das Modell des Turbinenschnelldampfers EUROPA mit mehr als 2,50 Metern Länge das größte im Wettkampf, wurde von Schleppern bugsiert und ging dann ins „weite Meer" des Hallenser Heidesees.

Seenotrettung und Feuerlöschen – mit und ohne Schaum – sind zu Standardübungen geworden, wenn auch in Variationen. Das Kollektiv Werchosch aus dem Bezirk Cottbus setzte eine Bohrinsel aus. Eine ausbaufähige Idee, mit der die „Katastrophenklasse" diesmal dezent und wohltuend leise bereichert wurde.

Noch nicht voll ausgestaltet ist das Programm von Wolfgang Stuht aus dem Bezirk Potsdam. Angeregt durch die Rügenfestspiele, läßt er Klaus Störtebeker präzise Breitseite feuern, ein Boot mit Meuterern versenken und mit vollen Segeln in der Weite des „Heidemeeres" verschwinden. Ein herrliches Bild! Leider wurden aber einige Fehler aus gewisser Literatur übernommen. So dürfte zum Beispiel die Zeit der Koggen schon Jahrzehnte vorüber gewesen sein, als der „Sterzebache" mit seiner „Bunten Kuh" die Pfeffersäcke zwischen Lübeck und Rostock in Panik versetzte. Auf der Helling in Neuruppin liegen bereits weitere Schiffe, und zur nächsten DDR-Meisterschaft dann: Ralswiek en miniatur und in Kurzfassung! Diesmal war es eine der beiden vergebenen Silbermedaillen in der Klasse F7. Dann in der F6-Klasse, wird es sicher mit weit höheren Punktzahlen mehr.

Joachim Lucius





FOTOS: KERBER

Neuer Rekord in F1-V6,5

Die Leistungen in den F1-Klassen haben gezeigt, daß trotz widriger Umstände in der Weiterentwicklung dieser Klassen kein Stillstand eingetreten ist. Diese Feststellung trifft ebenfalls für die Beteiligung zu, wobei die Junioren immer noch wegen ungenügender materieller Voraussetzungen im Nachteil sind.

Im wesentlichen wurde in den Klassen F1-V3,5 und V6,5 das Material der Vorgängerklassen verwendet. Aber auch der Einsatz „geleichterter" FSR-Boote zeigte, daß damit vordere Plätze zu belegen sind. Dagegen wurde in den F1-E bis 2 und F1-E über 2 kg mehr „Energie" zugeladen. Bei den technischen Neuerungen wäre zu erwähnen, daß sich die biegsamen Antriebswellen ständig mehr durchsetzen, dabei ist die dynamische Bootsstabilität wesentlich besser.

Es zeigte sich, daß die zur Anwendung gekommenen Lösungen hinsichtlich der Standfestigkeit weiterentwickelt worden sind.

Verschiedentlich sah man bereits den von der Berliner Werkzeugmaschinenfabrik entwickelten und im Handel erhältlichen 2,5-cm³-Motor. Sein Einstand war gut und läßt auf den zukünftigen Einsatz im Juniorenbereich hoffen. Bei den Ergebnissen ist besonders das von Dr. Peter Papsdorf in der Klasse F1-V6,5 zu erwähnen. Er unterbot den Rekord auf 16,0 s, gefahren mit einem „Dickschiff". Ansonsten wurden die Favoriten ihren Rollen gerecht. Pech aber hatte Günter Hoffmann, bei dem durch widrige Umstände (Betonmauer unter Wasser) in der Klasse F1-V15 Antrieb und Ruder stark lädiert wurden. Hier wäre mehr „dringewesen" als in Jessen mit seinem Rekord von 15,0 s.

Lutz Schramm zeigte wie in den vergangenen Jahren eine souveräne Leistung in den F1-E-Klassen. Mit diesem Boot sind ebenfalls noch Verbesserungen möglich.

Eberhard Seidel

geschwindigkeit zu sehen; hier lag jedoch die Ausfallquote sowohl in den Vorläufen als auch im Finale entschieden zu hoch. Gleiches war im Juniorenbereich in den beiden großen Hubraumklassen zu beobachten, wo sich einige der inzwischen international bereits mehrfach eingesetzten Wettkämpfer zum Teil mit mäßigen Rundenzahlen zufrieden geben mußten und trotz schneller Modelle sogar im geschlagenen Feld landeten. Hier ist künftig entschieden mehr Stabilität gefragt – sowohl bei der Technik als auch beim Fahrer. In der Klasse FSR-35 gab es diesmal mehr Ausfälle als bei den zurückliegenden nationalen und internationalen Wettkämpfen. Nachdem die Rundenzahlen hier ja bereits seit einiger Zeit stagnieren, sind verstärkte Anstrengungen notwendig, um die bereits einmal besessenen internationalen Spitzenpositionen zurückzugewinnen.

Die Wettkämpfe der V. Wehrspartakiade in den FSR-V-Klassen waren für alle Teilnehmer und Zuschauer ein echtes Erlebnis. Sie haben aber auch Zeichen für die Zukunft gesetzt. Es gilt, sie zu erkennen, um auch im Weltmeisterschaftsjahr 1986 die Erfolgskette bei internationalen Höhepunkten in dieser attraktiven Disziplin des Schiffsmodellsports fortsetzen zu können.

Per Papen

Freisegler wieder in Aktion

Wie im vergangenen Jahr, so starteten auch zur diesjährigen DDR-Meisterschaft im Schiffsmodellsport anläßlich der Wehrspartakiade in Halle die Segler in den Klassen D.

Wie richtig es war, diese Klassen wieder auszuschreiben, zeigt der Vergleich der gestarteten Modelle. In Seeburg 1984 waren 24 Jachten am Start, in Halle hingegen schon 48. Trotz der Teilnahmebeschränkung also eine Verdoppelung der Gesamtzahl der Modelle. Besonders erfreulich die hohe Beteiligung bei den Junioren. Hier zahlte sich die jahrelange Arbeit bei den Schülern aus. Viele „alte Hasen" – ehemals bei den Schülern schon erfolgreich – sind jetzt als Junior oder Senior wieder mit dabei. So soll es ja auch sein! Leider fehlten die Bezirke Schwerin, Frankfurt (O.), Berlin, Halle, Gera, Dresden bei den Freiseglern vollständig. Das eine Boot aus Rostock, die zwei Boote aus Neubrandenburg und Potsdam entsprechen bei weitem nicht den Möglichkeiten und der Bedeutung dieser Klassen gerade in diesen Bezirken.

Die Wettkämpfe verliefen zügig. Leider ließ der Wind von Tag zu Tag immer mehr nach, so daß es am letzten Tag darum ging, auch den leisesten Windhauch zu nutzen. Die Startstellenleitung entschloß sich schließlich zu Massenstarts mit allen Booten der Klassen D-10 (Sen.) und D-X (Jun.) Das wird in anderen Ländern seit Jahren schon so praktiziert. Dabei setzten sich die schnellsten und kursstabilsten Boote ohne jede Havarie eindeutig durch. Kollisionen gab es nur bei den „Nachzüglern". Die Leistungsdichte war sehr hoch. So mußte in drei Klassen gestochen werden, in der D-F sogar um die Plätze 1 bis 3. Hoch auch die Punktzahl bei den Siegern (siehe Ergebnisse auf der Seite 31). Jörg Leipold schaffte es sogar, DDR-Meister in zwei Klassen zu werden (D-X Jun. und D-F Jun.).

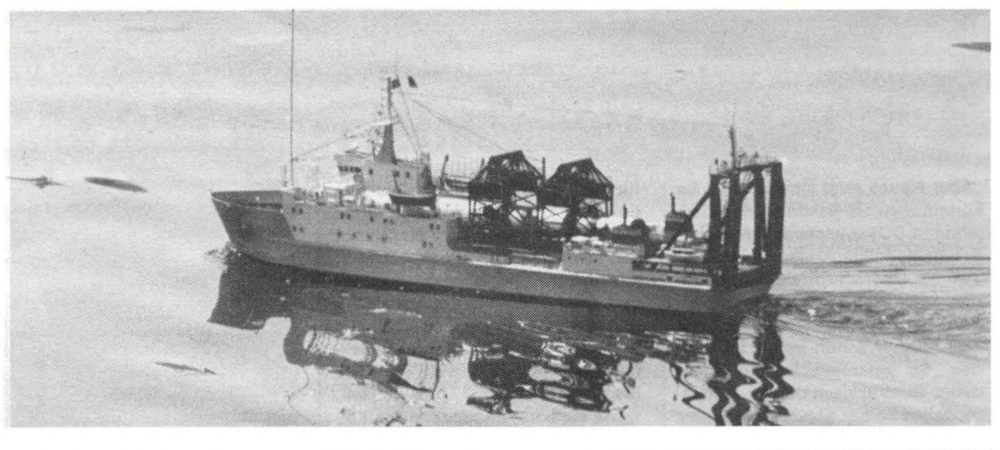
Zur technischen Auswertung wird ein weiterer Beitrag folgen.

Joachim Durand



FOTO: MENZEL





Ro-Ro-Schiff BROCKEN

Das Vorbild

Das Motorschiff BROCKEN ist das erste und bisher einzige Schwergutschiff, das als Ro-Ro-Trailer von der Deutschen Seereederei der DDR in Dienst gestellt wurde. Gebaut wurde das Schiff von der Hardingfeld-Schiffswerft in Gissendamm (Holland) speziell für die DSR in einer Einzelanfertigung. Die BROCKEN ist für den Transport von Schwergütern bis 550 Tonnen Einzelmasse mit maximalen Abmessungen von 55 Meter Länge und 7 Meter Durchmesser vorgesehen. Das Schiff kann über die Bugklappen und die ausklappbaren Ausleger am Heck im Ro-Ro-Verfahren beladen werden. Diese Technologie beinhaltet, daß die Schwergutkollis mit Transportwagen und Zugmaschinen an Bord rollen und im Zielhafen das Schiff nach demselben System wieder verlassen können. Die beiden Portalkrane sind in Schiffslängsrichtung vom Bug bis zum Heck fahrbar. Sie können bis zur Spitze der ausgeklappten Ausleger verfahren werden und sind so in der Lage, über das Schiffsheck hinaus in etwa 10 m Entfernung befindliche Lasten zu bewegen und an Bord zu hieven. Die maximale Tragfähigkeit jedes Kranes von 135 Tonnen verleiht dem MS BROCKEN universelle Einsetzbarkeit.

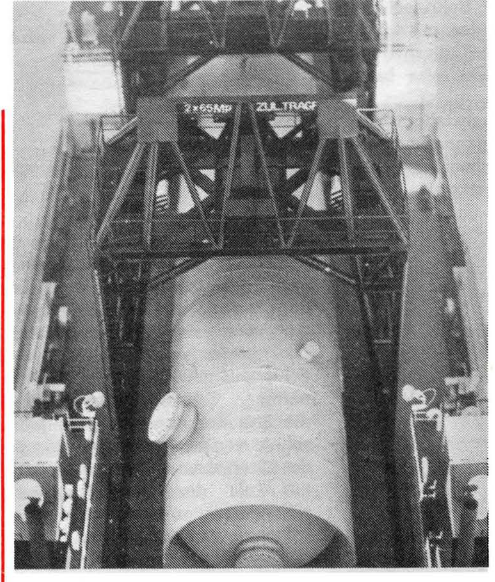
Die Maße des Originals

Länge über alles	82 200 mm
Breite	16 400 mm
Tiefgang	3 900 mm
Geschwindigkeit	11,7 kn
Besatzung	18 Mann
Aktionsradius	9 000 sm

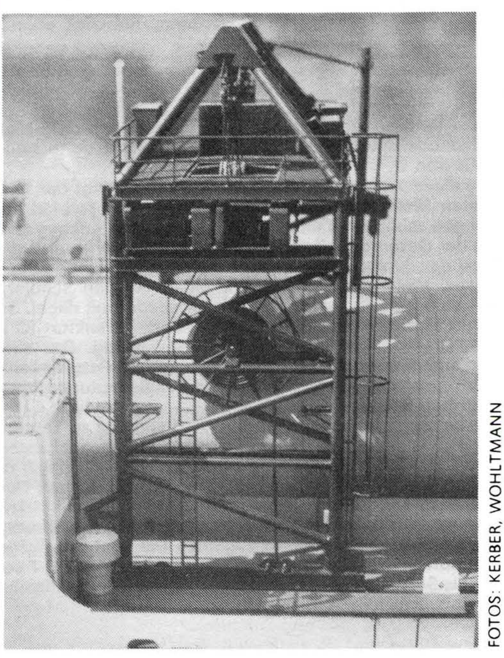
Das Modell

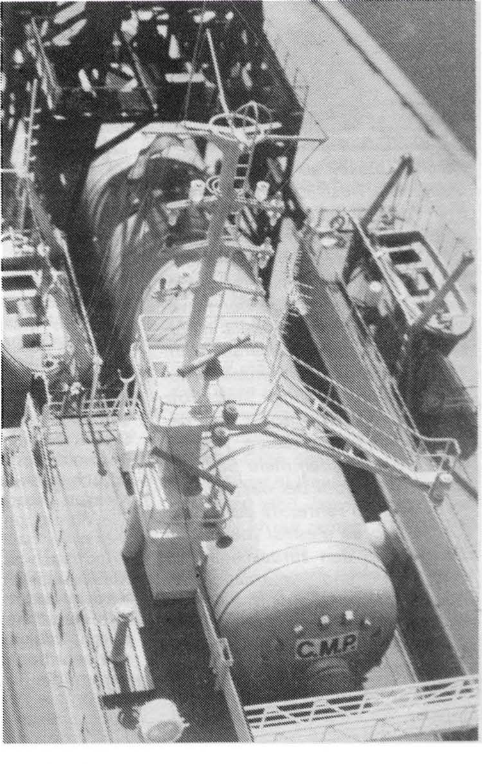
Der Rumpf, das Deck und Teile der Aufbauten bestehen aus glasfaserverstärktem Polyesterharz. Die Aufbauten, Krane und das Zubehör wurden aus verschiedenen Werkstoffen, wie Aluminium, Messing, Piacryll und Pertinax gefertigt. Die Ladung, mit der Großbehälter imitiert werden sollen, besteht aus modifizierten Spraydosen.

Zu all diesen Lösungen mußte gegriffen werden, weil es bei einem so kleinen Modell wichtig ist, Gewicht zu sparen. Voll ausgerüstet (mit Batterien und Fernsteuerung) wiegt die BROCKEN fast zwei Kilogramm.









FOTOS: KERBER, WOHLTMANN

Mit dem Modell wurden in den Klassen F2 und C2 bei Wettbewerben gute Erfolge errungen. So erreichte das Modell bei seinem ersten Einsatz anläßlich des II. C-Weltwettbewerbs in Liege (Belgien) 1983 eine Goldmedaille mit 90,33 Punkten. Beim Internationalen Wettkampf in Schwerin 1984 konnte in der Klasse F2-A ebenfalls Gold errungen werden. Die DDR-Meisterschaft 1984 in Greiz sah das Modell auf dem zweiten Platz in der Klasse F2-A. Als 1985 der III. Weltwettbewerb in Rastatt (BRD) stattfand, konnte mit dem Modell in der Klasse C2 eine Goldmedaille (91,33 Punkte) erlangt werden. Auch in diesem Jahr belegte die BROCKEN beim Internationalen Wettkampf in Stara Zagora (Bulgarien) den dritten Platz in der Klasse F2-A.

Leider ist damit der Einsatz des Modells vorläufig beendet. Beim Rücktransport vom Internationalen Wettkampf erlitt es einen Totalschaden! Über den Umfang der Reparatur oder einen Neuaufbau des Modells bestehen gegenwärtig noch keine Vorstellungen, aber ... welcher Modellsportler kann schon lange die Hände in den Schoß legen! Neues entsteht ständig, und so liegen auch schon wieder neue Modellpläne bereit, verwirklicht zu werden.

Manfred Zinnecker

Maße des Modells

Baumaßstab	1:100
Länge	822 mm
Breite	160 mm
Bauzeit	1 800 Stunden

Die große Welt der kleinen Segler

Teil 13

Beschläge am Mast

Mastfuß für verstellbaren Mast (Bild 1)
Der mit einem Blechmantel verstärkte Mastfuß (1) erhält eine Nut und quer zur Nut einen Stift (2).
In einem T-Profil (3) werden Nuten eingearbeitet, in die der Stift (2) einrastet und so den Mast in der gewünschten Stellung hält. Das T-Profil läßt sich leicht aus einem Alu-⌶-Profil (Gardinenstange) herstellen.

Mastfuß für verschiebbaren Mast (Bild 2)
Der Mast (1) steht mit seiner Nut in der Aussparung des T-förmigen Schiebestückes (2). Es gleitet in der Schiene (3) und wird mit der Schraube (4) in der gewünschten Stellung festgeklemmt. Die Schiene (3) ist auf dem Deck verschraubt. Am Schiebestück ist auch mit einem Ring (5) der Spanner (6) des Niederhalters befestigt.

Mastfuß bei drehbarem Mast (Bild 3)
Soll der Mast drehbar gelagert werden, empfiehlt sich eine Spitzenlagerung. Hierbei erhält das mindestens 5 mm dicke Schiebestück (4) eine 90-Grad-Senkung. In den Mastfuß (1) wird eine etwa 70-Grad-Stahlspitze (3) eingesetzt. An der Blechverstärkung des Mastfußes (2) ist der Spanner (5) des Niederholers befestigt.

FOTO: JANKE

Mast mit Spannschraube (Bild 4)
Die Wantenspanner können entfallen, wenn bei einem drehbar gelagerten Mast in die Metallbuchse (2) des Mastfußes (1) eine Spannschraube (3) mit Kontermutter (4) eingesetzt wird.

Höhenverstellbare Mastspur (Bild 5)
Eine interessante Variante der Mastspur ist auf sowjetischen Booten zu sehen. Der beidseitig angeflächte Gewindebolzen (1) bewegt sich in der Führung des Grundkörpers (2). Durch Drehen der Mutter (3) wird Pos. 1 senkrecht bewegt. Durch diese Spannart kann auf Wantenspanner verzichtet werden. Der Nachteil dieser Lösung dürfte darin bestehen, daß die Mutter (3) niedrig angebracht ist, was bei der Bedienung hinderlich sein kann.

Halterungen für Vorstag und Wanten
Die Halterungen (2) auf den Bildern 6 und 7 bestehen aus Messingblech und sind mit dem Mast (1) verschraubt. Während bei Variante a (drehbarer Mast) Vorstag (3) und Wanten in die beiden Bohrungen der Halterung (2) eingehängt werden, ist bei Variante b (feststehender Mast) je ein Lappen zur Befestigung des Vorstages (3) und der Wanten (4) vorgesehen.
Bei Alu-Masten (Bild 8) genügt es oft, an der Vorderkante des Mastes (1) eine Bohrung einzubringen und dort den Haken des Vorstages (2) einzuhängen.
Soll der Drehpunkt des Mastes vor seiner Vorderkante liegen, empfiehlt es sich, eine Öse (2) aus rostfreiem Stahldraht einzukleben (siehe Bild 4 in mbh 6'85).

Rainer Renner

FORTSETZUNG FOLGT

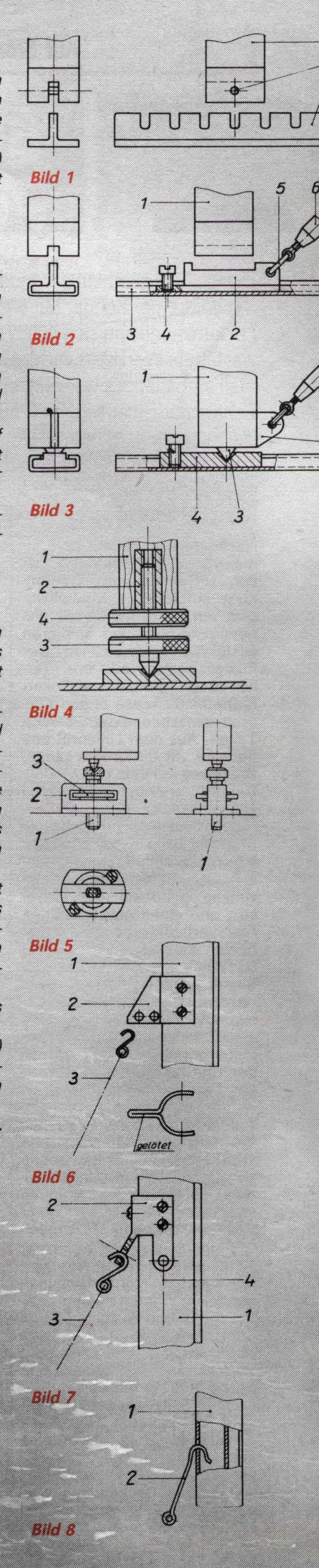


Bild 1
Bild 2
Bild 3
Bild 4
Bild 5
Bild 6
Bild 7
Bild 8

Wir bauen eine Kogge

In mbh 8'85 erschien der Modellbauplan eines einfachen Modells einer Kogge. Mit wenig Material und geringem Zeitaufwand kann sich jeder, der nicht über eine gut ausgestattete Werkstatt verfügt, ein solches attraktives Modell aufbauen. Es werden keinerlei Voraussetzungen im Schiffsmodellbau verlangt, nur ein klein wenig Spaß und Geduld.
Und wir wollen dabei mithelfen!

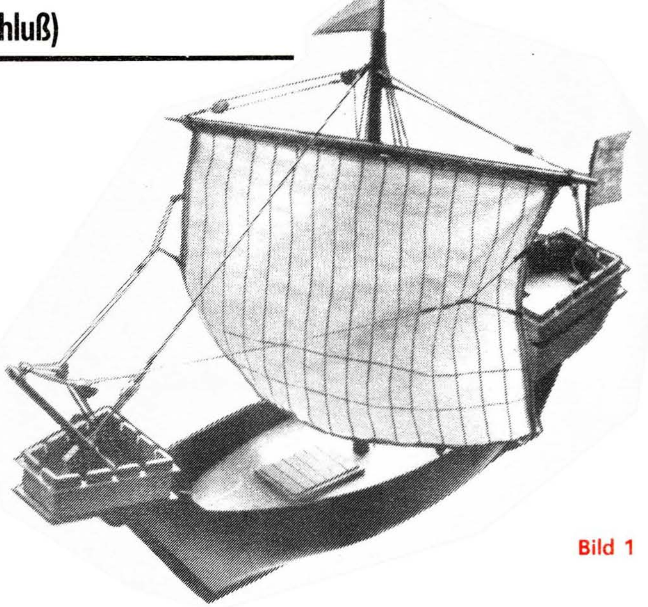


Bild 1



Rumpffertigung

Nachdem wir uns mit dem Linienriß vertraut gemacht haben, setzen wir diese Erkenntnisse auf unseren Modellbauplan um. Dazu lassen wir uns genügend Zeit und studieren ausführlich unseren Plan. Der Rumpf besteht aus drei Teilen: einer rechten und linken Rumpfhälfte sowie einem Kielbrett zwischen diesen beiden Teilen. Aus dem Linienriß entnehmen wir die größte Länge, Breite sowie Höhe des Modellrumpfs. Wir benötigen zwei Holzblöcke mit diesen Maßen, jedoch einzeln, nur halb so breit. Es ist günstig, ungefähr 5 mm Bearbeitungszugabe einzuplanen. Beide Blöcke sollten winklig gehobelt und astfrei sein und einen gleichmäßigen Faserverlauf aufweisen. Bei beiden Blöcken legen wir die Deckseite sowie die beiden Rumpfseiten fest. Beim weiteren Vorgehen müssen wir unbedingt darauf achten, daß eine Backbord- und eine Steuerbordseite benötigt werden und nicht zwei seitengleiche Teile entstehen (Bild 2).

Auf jede Deckfläche werden die einzelnen Spantabstände vom Heck beginnend rechtwinklig zur Innenkante (Mittellinie) aufgezeichnet. Spannen wir beide Blöcke mit einer Zwinge zusammen, können wir uns diesen Arbeitsschritt stark vereinfachen. Anschließend werden die Schnittlinien der Spanten auf beide Bordseiten mit einem Anschlagwinkel übertragen (Bild 3). Der Spantenriß eines Linienrisses zeigt normalerweise nur jeweils eine Spanthälfte. Es werden auf der rechten Seite alle Spanthälften vom Bug bis zum Mittelspant dargestellt; links demzufolge vom Heck bis zum Mittelspant.
Auf beiden Deckflächen werden jetzt die einzelnen Spantbreiten vom Spantriß mit einem Zirkel übertragen (Bilder 4 und 5).
Im Bauplan ist eine Deckansicht zusätzlich vorhanden. Beim Übertragen der Spantbreiten nehmen wir die Maße ohne Kielbreite ab. Alle Schnittpunkte zwischen den Spantabständen und den Spantbreiten werden mit Hilfe eines Kurvenlineals verbunden (Bild 6).
Als nächstes übertragen wir die Seitenansicht der Kogge ohne überstehenden Kiel und Steven auf je eine Bordseite (Bild 7). Mit Feinsäge und Stechbeitel wird das überstehende Holz abgetragen (Bilder 8 und 9). Mit einer Feile korrigieren wir dann kleine Unebenheiten (Bild 10). Dabei sollten die Anrißlinien jedoch noch deutlich sichtbar stehen bleiben (Bild 11). Zur weiteren Bearbeitung der beiden Rumpfhälften befestigen wir an den Innenseiten unserer Rumpfblöcke je eine kurze Holzleiste (ungefähr 20 mm × 20 mm) mit zwei Holzschrauben. Dadurch lassen sie sich sehr gut in den Schraubstock einspannen. Außerdem benötigen wir fünf Spantschablonen (Bild 12). Diese Außenschablonen fertigen wir uns aus Karton, indem wir die einzelnen Spantkonturen vom Spantriß übertragen (durchpausen). Vom Mittelspant ausgehend, wird nun nach beiden Seiten mit dem Stechbeitel das überstehende Holz abgetragen. Dabei verwenden wir zur Kontrolle die Schablonen. Letzte Feinarbeiten werden mit Feile und Schleifpapier ausgeführt (Bilder 13 und 14). Zum Schluß werden alle Schablonen noch einmal einzeln angesetzt, und wir beginnen mit der Endkontrolle. Gleichzeitig ist es günstig, auch mit einer Strakleiste zu arbeiten. Hierzu verwenden wir eine dünne gerade Leiste. Wir legen sie in Längsrichtung über den Rumpf und drücken sie an Bug und Heck nach unten. Sie muß sich der Rumpfwölbung gleichmäßig anpassen. Sollte an einer Stelle zuviel Holz abgetragen worden sein, so müssen wir mit Holzkitt ausgleichen (spachteln und dann schleifen). Bild 15 zeigt noch einmal die einzelnen Arbeitsschritte, Bild 16 die beiden fertigen Rumpfhälften.
Als nächsten Arbeitsschritt fertigen wir das Kielbrett an. Die Materialdicke muß dabei der Kielbreite entsprechen. Alle notwendigen Maße entnehmen wir dem Längsriß. In unserem Fall wird der hochgezogene Steven sowie das Heckteil gleich mit übertragen und alles in einem Stück ausgeschnitten. Auf beiden Seiten des Kielbrettes wird die Lage der beiden Rumpfhälften eingezeichnet (Bilder 17 und 18). Anschließend werden alle Teile miteinander verleimt. Zum Festhalten der Teile während des Trocknens können wir eine Schnur um den Rumpf wickeln oder mit Gummiringen arbeiten. Die beiden Deckflächen der Rumpfhälften müssen eine gerade Fläche bilden. Der Rumpf unserer Kogge ist so konstruiert, daß die Gesamthöhe des Modellrumpfs erst erreicht wird, wenn wir ein Deck von 3 mm aufsetzen (kleben). Dazu suchen wir uns ein astfreies Stück Sperrholz. Nach unserem gefertigten Rumpf wird eine Deckschablone angefertigt und das Deck ausgesägt. Dabei geben wir 3 mm bis 4 mm Material für die spätere Bearbeitung zu. Die Schnittdarstellung auf Blatt 4 des Modellbauplanes (mbh 8' 85) zeigt, wie die Teile A1, 3, 4 zueinanderpassen müssen. Der Absatz zwischen Rumpf und Deck muß der Materialstärke des Schanzkleides entsprechen. Die Kante des Sperrholzdecks wird so bearbeitet (auf den Winkel achten!), daß sich das Schanzkleid später gleichmäßig der Rumpfwölbung anpassen kann. Auf dem Deck können wir mit einer Reißnadel die einzelnen Planken einritzen. Wenn der Absatz gleichmäßig an beiden Rumpfseiten verläuft, wird das Deck aufgeklebt. Dort, wo später die Luke aufgesetzt wird, können wir zusätzlich das Deck mit zwei kleinen Nägeln befestigen. Danach beginnt die Fertigung des Schanzkleides. Einige Maße können wir der Seitenansicht entnehmen. Wir stellen dazu eine Schablone her und passen sie dem gefertigten Rumpf an. Es kann gleich Teil B1 mit angesetzt werden und alles in einem Stück ausgesägt werden. Vor dem Einkleben des Schanzkleides überprüfen wir, wie beide Schanzkleidseiten zum Kleben festgehalten werden können (Bild 19). Da wir den Rumpf später braun streichen, können wir das Schanzkleid an Deck mit kleinen Stiften festnageln (nachfolgend wieder entfernen!). Klammern an Bug und Heck geben einen zusätzlichen Halt. Nach dem Aushärten des Klebers werden alle Übergänge geschliffen und, wenn notwendig, mit Holzkitt nachgespachtelt. Anschließend wird der komplette Rumpf braun gestrichen (Latex oder Plakatfarbe). Als Farbton wählen wir Eiche mittel. Wir mischen jedoch gleich mehr Farbe, da wir diesen Farbton noch für beide Kastelle sowie verschiedene Zubehörteile benötigen. Zum Rumpf gehört noch das Ruderblatt mit Ruderpinne (Bild 20). Bild 21 zeigt den weiß vorgestrichenen, fertigen Rumpf.
Aus Draht und dünnen Blechstreifen fertigen wir die notwendigen Beschläge und hängen das Ruder ein (Zeichnung auf Blatt 4). Es ist jedoch auch möglich, das Ruder am Rumpf anzukleben und die Beschläge mit schwarzer Farbe anzudeuten. Jetzt fehlen am Rumpf noch fünf Rüsteisen auf jeder Seite. Wir benötigen sie zur

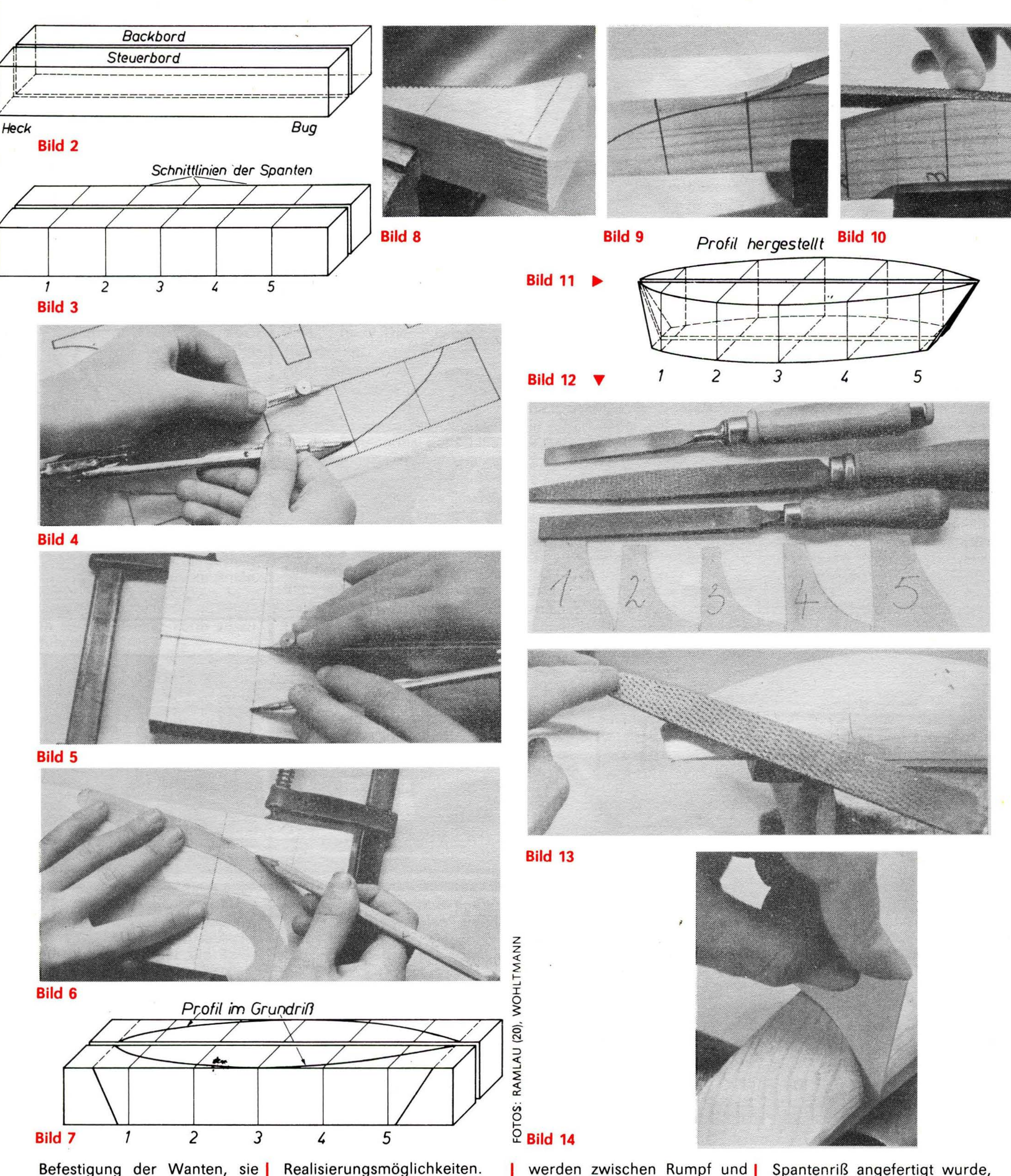


Bild 2

Bild 3

Bild 4

Bild 5

Bild 6

Bild 7

Bild 8

Bild 9

Bild 10

Bild 11 ▶

Bild 12 ▼

Bild 13

Bild 14

Befestigung der Wanten, sie werden aus einem Stück Blech gefertigt. Das untere Ende wird 90° abgewinkelt und in ein Loch gedrückt, das wir an entsprechender Stelle im Rumpf gebohrt haben. Wir bohren jedoch im Durchmesser etwas kleiner, damit die Rüsteisen festsitzen. Sie werden dann schwarz gestrichen.

Ständerbau

Damit der Rumpf abgestellt werden kann, benötigen wir einen Ständer. Es gibt viele Realisierungsmöglichkeiten. Jeder Erbauer kann somit seine eigenen Vorstellungen verwirklichen.

Dennoch einige Vorschläge:

a) Wir fertigen uns ein Grundbrett (350 mm × 120 mm). Es wird geschliffen, gebeizt und dann farblos lackiert. Mit zwei Holzschrauben wird der Rumpf von unten an das Grundbrett geschraubt. Die Schrauben werden dabei genau mittig in das Kielbrett eingeschraubt.

b) Wie Variante a), jedoch werden zwischen Rumpf und Grundbrett je eine Messinghülse oder eine Säule mit Bohrung gesetzt. Die Holzschrauben müssen dann entsprechend länger sein. Bei diesem kleinen Modell reicht schon eine Säule aus (Bild 21).

c) Wir fertigen uns ein Grundbrett wie bei der Variante a). Darauf befestigen wir quer zur Längsachse im Abstand von 80 mm zwei Hölzer. Sie werden nach der Vorlage auf Blatt 4 angefertigt. Wenn der Rumpf entsprechend dem Spantenriß angefertigt wurde, läßt sich das Modell dann einwandfrei in den Ständer stellen. Besser ist es jedoch, die Vorlage zuerst auf Pappe zu übertragen und dem gebauten Rumpf anzupassen (siehe Modellbauplan Blatt 4).

Kastellfertigung

Die Fertigung der beiden Kastelle ist nicht sehr problematisch. Aus den Schnittdarstellungen auf Blatt 4 ist der Zusammenbau gut zu erkennen. Laut Stückliste ist für alle Ein-

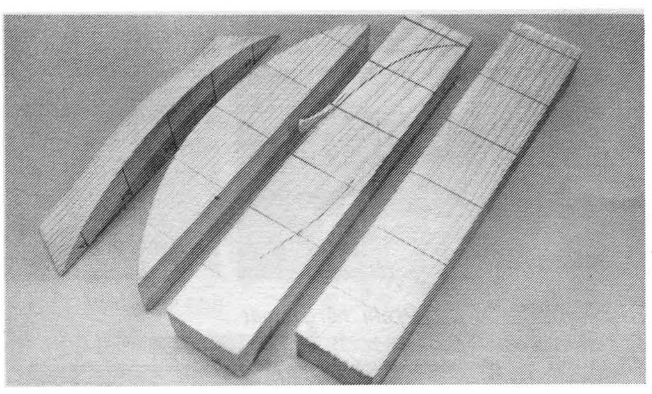


Bild 15

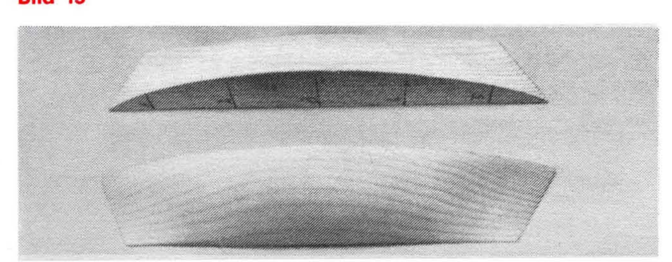


Bild 16

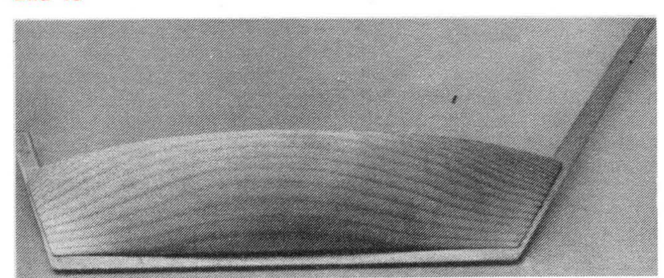


Bild 17

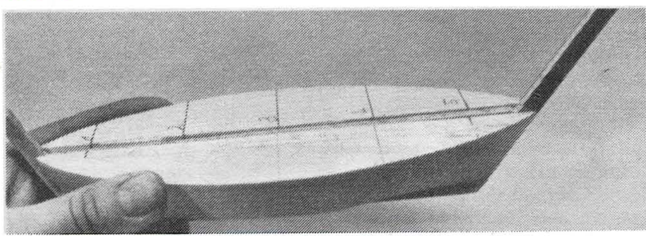


Bild 18

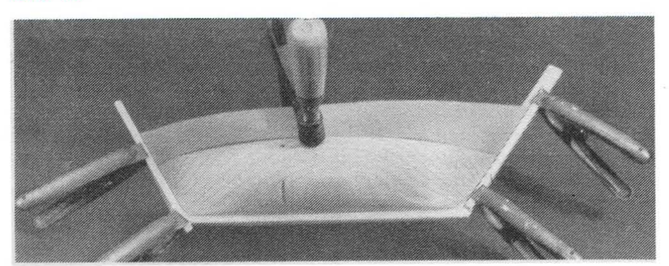


Bild 19

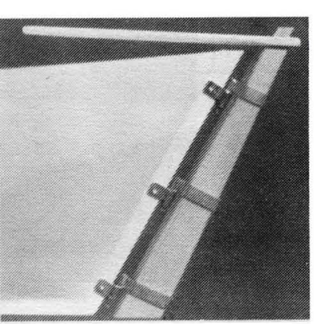


Bild 20

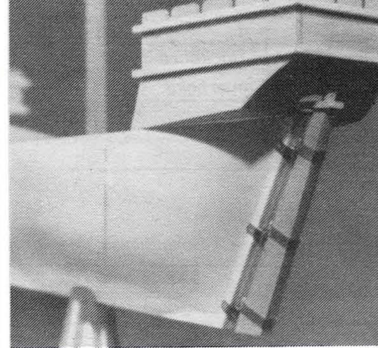


Bild 22

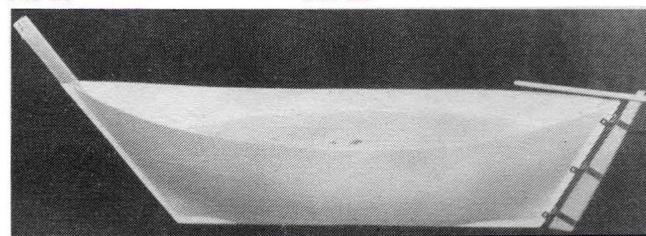


Bild 21

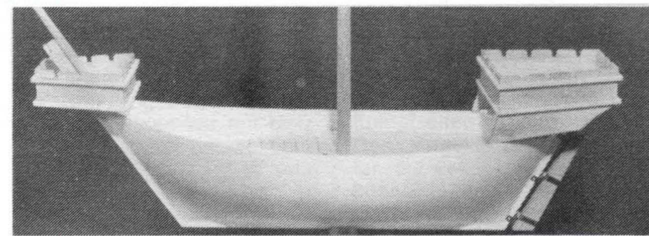


Bild 23

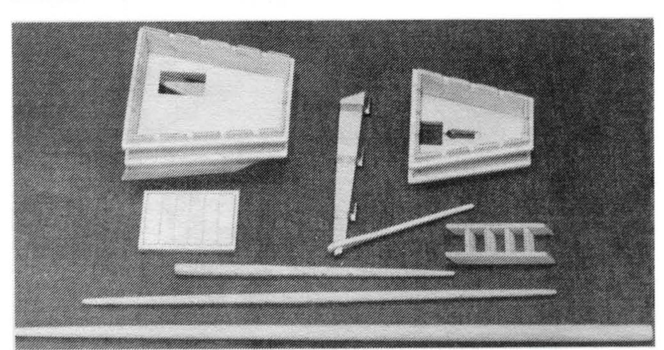


Bild 24

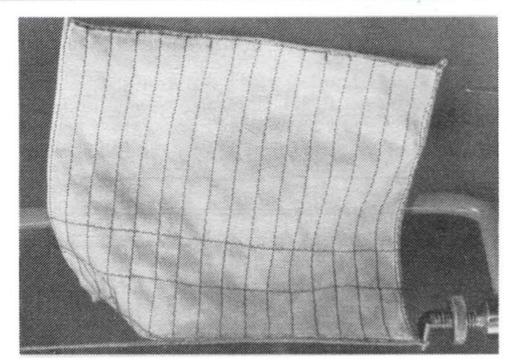


Bild 25

zelteile 1,5-mm-Sperrholz oder Furnier vorgesehen. Werden andere Materialstärken verwendet, so müssen die Längen der Teile C5 und B4 entsprechend verändert werden. Die Teile C1 und C4 haben den gleichen Grundriß und werden somit übereinander gelegt und deckungsgleich bearbeitet. Wie bereits erwähnt, können bei der Fertigung des Rumpfs, einschließlich Schanzkleid, Abweichungen auftreten. Es ist daher günstig, den Ausschnitt im Teil C1 nach der Schanzkleidwölbung auszuarbeiten (Bild 22).

Alle Teile werden entsprechend den Zeichnungen auf dem Blatt 4 angefertigt. Teile C2 und C5 werden aus einem Stück ausgesägt. Die Teile werden sauber beschliffen und dann zusammengeklebt. Anschließend wird mit dem gleichen Farbton wie dem des Rumpfes gestrichen. Auf einigen Darstellungen sind jedoch auch Wappen und andere farbliche Verzierungen zu erkennen. Diese können natürlich übernommen werden. Bild 23 zeigt den Rumpf mit beiden Kastellen.

Zum Befestigen des Bugkastells benötigen wir noch einen Holzkeil in Materialstärke des Kielbretts. Beide Kastelle sollten wir erst am Rumpf befestigen (kleben), wenn alle anderen Arbeiten beendet sind und wir keinen Schaden am fertigen Objekt mehr anrichten können. Gleichzeitig wird auch die Luke gebaut, gestrichen und auf Deck geklebt.

Letzte Holzarbeiten

Damit sind fast alle Holzarbeiten beendet. Rah, Mast, Fahnenstock und Bugspriet fertigen wir nach Zeichnung, möglichst aus Hartholz. Am besten eignen sich Rundstäbe, die mit Hobel, Feile und Schleifleinen entsprechend bearbeitet werden. Notwendige Beschläge zum Befestigen von Wanten, Blöcken usw. bauen wir uns aus dünnem Stahldraht. Es wird eine Öse gebogen und die Enden in kleine Löcher gesteckt, die wir an den entspre-

chenden Stellen gebohrt haben. An Mast und Bugspriet lassen wir die Enden 5 mm länger, stecken sie durch und biegen sie dann um. Jedes Ende wird dann mit einem kleinen Takling gesichert.
Ebenfalls mit zwei Taklings wird später der Bugspriet am Steven befestigt. Vorher werden alle Holzteile wieder getönt. Dies gilt auch für die Treppenstufen des Bugkastells (B7) und dem Spill. Der Spill kann drehbar gelagert werden (mit einem längeren Zapfen in den Rumpf stecken!). Ankerspill oder auch Ankerwinde wurden in dieser Zeit noch überwiegend aus Holz gefertigt. Neben dem Hieven des Ankers konnten auch andere schwere Arbeiten damit bewältigt werden. Bild 24 zeigt einige fertige Holzteile.

Takelung

Letzte Arbeit an unserem Schiffsmodell ist die Herstellung der Takelage. Auf Blatt 5 der Modellplanbeilage sind dazu einige Knoten, Zubehörteile und Hinweise dargestellt. Sie fordern jedoch vom Anfänger hohe Fingerfertigkeit. Es ist aber möglich, diese Arbeiten in sehr einfacher Form auszuführen.
Das Segel wird aus glattem Tuch (nicht synthetisches Material) genäht. Es sollte möglichst nicht weiß sein (mit Kaffeegrund einfärben!). Die Bahnen können gezeichnet oder genäht werden (Bild 25). Am einfachsten ist das Kleben des Segels an die Rahe. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit, das Segel farblich, zum Beispiel in Längsstreifen rot-weiß, zu gestalten.
Am günstigsten ist es, wenn man sich aus einem der in mbh 9'85 empfohlenen Bücher die notwendigen Hinweise holt. Damit können auch zusätzliche Informationen über die Takelage usw. gewonnen werden. Alle Blöcke werden in einfacher Form als Ring (Kinderkette) oder als Knoten ausgeführt. Ein kleiner Tropfen schwarzer Farbe sichert dann den Knoten.
Ganz zum Schluß fertigen wir für unsere Kogge noch eine Flagge sowie einen Stander für den Mast. Als Wappen für die Flagge können wir das einer alten Hansestadt wie z. B. Rostock, Wismar, Stralsund wählen. Damit ist unser erstes Schiffsmodell fertig, und es kann einen Ehrenplatz einnehmen. Auch wenn wir später noch andere, sicher auf Grund der gesammelten Erfahrungen qualitativ bessere Modelle bauen, werden wir uns gern an unsere ersten Schritte im Modellbau erinnern.
Vielleicht schickt Ihr einmal ein Foto von Eurem Modell an unsere Zeitschrift!

Helmut Ramlau

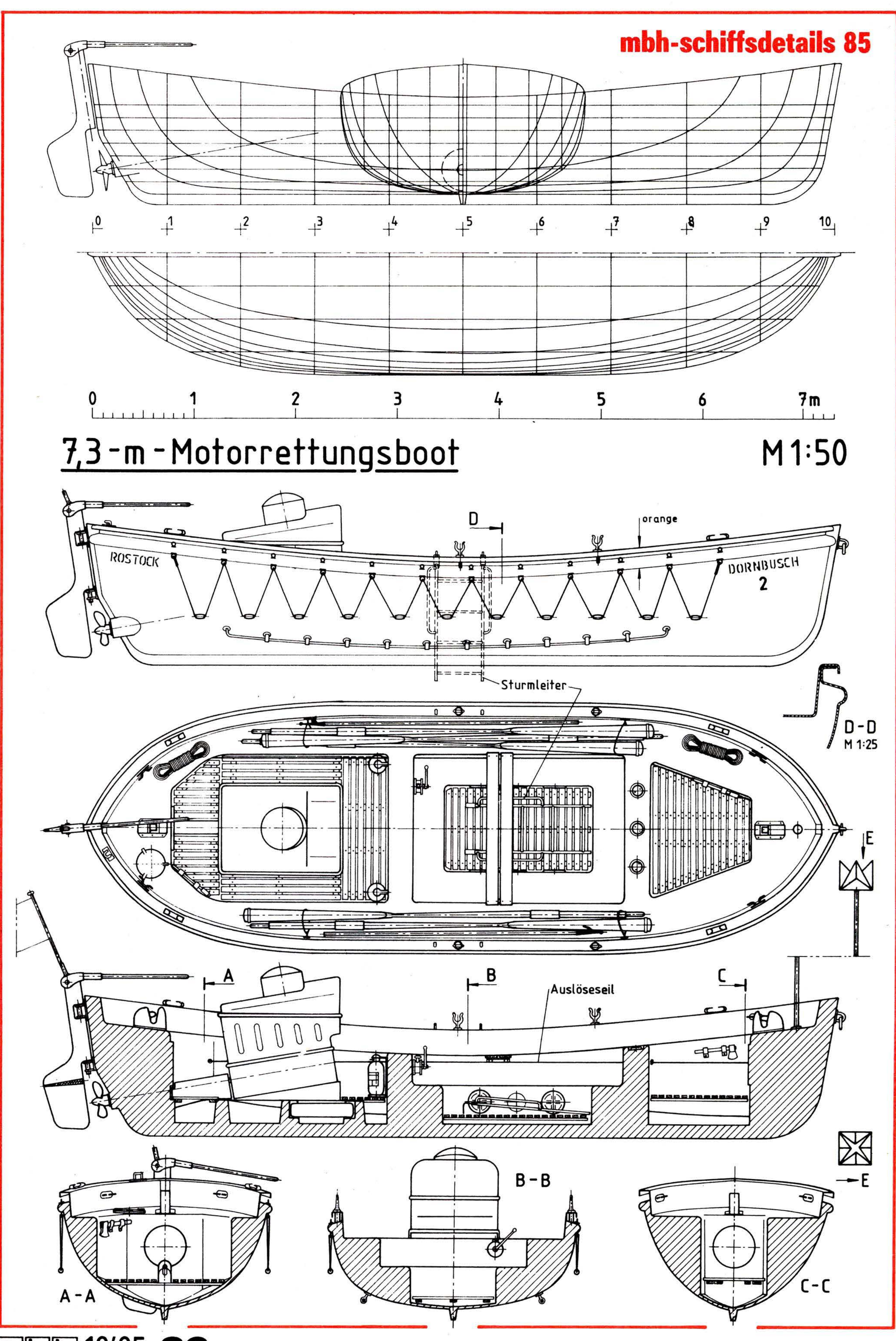
7,3-m-Motorrettungsboot

Das 7,3 m-Motorrettungsboot mit der genauen Typenbezeichnung LRT-M1-s-m6-R, das seit 1976 in der VR Polen gebaut wird, ist zur Besetzung mit 37 Mann ausgelegt. Die Klassifikationslänge beträgt 7,30 m; die Länge über alles, ohne Ruder, 7,41 m. Die Klassifikationsbreite, welche mit der Konstruktionsbreite gleichzusetzen ist, beträgt 2,40 m. Die Breite ü. a. schließlich 2,50 m. Wichtig für ein Rettungsboot ist die Seitenhöhe mittschiffs. Sie wird von der „Außenkante Sponung" (das wäre bei einem Plastboot die Linie des Einlaufs der Außenhaut in den Kiel) bis Oberkante Dollbord gemessen. Sie beträgt in unserem Fall 0,95 m. Ein weiteres wichtiges Maß ist der Hakenabstand. Er beträgt genau 6,00 m. Dieses Maß ist bei der Aufstellung der Bootsaussetzvorrichtung an Bord von Bedeutung.
Das Boot ist in Plastbauweise hergestellt. Eine innere Schale, bei welcher sämtliche Duchten usw. angeformt sind, wird in eine äußere (die eigentliche Rumpfschale) gesetzt und am Dollbord verklebt (vgl. Schnitt D-D).
Eine ähnliche Technologie kann man auch beim Modellbau in einem größeren Maßstab (≧ 1:25) anwenden. Zwischen diesen „Schalen" befinden sich zum überwiegenden Teil (2,7 m³) mit Polyurethan ausgeschäumte Lufttanks.
Unter den Längs-Innenduchten (untere Stufe) sind Proviantcontainer angeordnet. Sie sind mit großen runden Schraubdeckeln wasserdicht verschlossen. Drei Trinkwassertanks befinden sich innerhalb der vorderen Ruderducht. Unter der Querducht bei Spt. 4 steht die Anlasserbatterie.
Entlang der Bb.-Längsduchten verläuft das Auslöseteil für die Bootsheißhaken. Mit dieser Einrichtung ist es möglich, in Gefahrensituationen beide Bootsheißhaken von den Taljen gleichzeitig und vom Boot aus zu slipen.
Im hinteren Drittel des Bootes steht auf schrägem Fundament der Bootsmotor „LIM", welcher an den vierflügligen Propeller 21,4 kW Leistung abgibt.
Außen, unterhalb der Scheuerleiste, sind Greifleinen angebracht; im Bereich der Kimm sogenannte Kimmleisten. Sie sollen das Besteigen des Bootes vom Wassser aus erleichtern bzw. das Aufrichten des gekenterten Bootes ermöglichen. Weitere Teile der Rettungsboot-Ausrüstung sind für den vorbildgetreuen Modellbau von Bedeutung:
5 schwimmende Bootsriemen (4 + 1 Ersatzriemen),
4 Gabeldollen,
2 Bootshaken,
1 Schöpfeimer, 2 Ösfässer,
1 Ruder mit Pinne,
an jedem Bootsende ein Beil,
1 Kompaß im Kompaßgehäuse (an Stb. neben achteren Heißhaken),
2 Fangleinen á 37 m (Vor- und Achterleine),
1 Sturmleiter zum Besteigen des Bootes aus dem Wasser,
2 Wurfleinen á 30 m,
2 Handfeuerlöscher,
1 Handlenzpumpe,
1 Mast mit Radarreflektor,
1 Flagge.
Segelausrüstung führt das Motorboot nicht. Alle anderen, laut Vorschrift der DSRK notwendigen Ausrüstungsteile, befinden sich in einem abgeschlossenen Behälter. Das Boot ist außen weiß gestrichen. Der gesamte Innenraum, einschließlich Dollbord und Scheuerleiste, ist orangefarbig. Bootshaken, Riemen und Lattenrosten sind naturholzfarbig. Die Handfeuerlöscher und Beile sind rot gestrichen. Weiß sind ebenfalls Ruder und Pinne. Im Einsatz-Klarzustand an Bord sind der Radarreflektor und die Flagge verstaut; Riemen und Bootshaken auf den Längsduchten verzurrt und der Deckel des Kompaßgehäuses verschlossen.
Gefahren werden die 7,3-m-Motorrettungsboote auf zahlreichen Handels- und Kampfschiffen. So auch auf dem neuen Tonnenleger des SHD „Dornbusch" an der Bb.-Seite achtern.

Text und Zeichnung: Jürgen Eichardt



FOTO: QUINGER


0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
0
1
2
3
4
5
6
7m
7,3-m-Motorrettungsboot
M 1:50
D
orange
ROSTOCK
DORNBUSCH
2
Sturmleiter
D-D
M 1:25
E
A
B
C
Auslöseseil
B-B
E
A-A
C-C

Rotterdam:
Leistungsanstieg bei WM '85

323 Starter aus 16 Ländern kämpften beim 4. NAVIGA-Championat in Rotterdam (Niederlande) um die 30 Weltmeistertitel 1985. Vierzehn davon gingen an die Sportler aus den sozialistischen Ländern. Dazu kamen noch weitere 25 Silber- und Bronzemedaillen. Die Vertreter aus der Sowjetunion, der VR Bulgarien, der ČSSR und der VR China konnten somit ihre unangefochtenen Spitzenleistungen in den Klassen A/B, E, F2 und F3 erneut unter Beweis stellen. Neun Sportler wiederholten ihren Goldmedaillenerfolg von der Weltmeisterschaft in Stara Zagora 1983. Zehnmal konnte der Weltmeistertitel mit einer neuen Weltrekordzeit errungen werden (in der anschließenden Ehrentafel halbfett gedruckt). Die Leistungsexplosion in den Rennbootklassen des Schiffsmodellsports ist also noch nicht abgeschlossen, das wurde wiederum in Rotterdam '85 deutlich.

wo

Die Weltmeister 1985

A1	Wladimir Smolnikow (SU)	171,265 km/h
A2	Wladislaw Subbotin (SU)	**198,019 km/h**
A3	Wladislaw Subbotin (SU)	**207,852 km/h**
B1	Gratscha Schachasisjan (SU)	226,415 km/h
E-X/Jun.	Kamen Georgiev (BG)	96,66 P.
E-X	Josef Ehrenberger (CS)	100,00 P.
E-K	Iwan Nikolov (BG)	190,33 P.
F1-V3,5/Jun.	Par Undin (S)	**16,1 s**
F1-V3,5	Zhou Jian Ming (TJ)	**13,4 s**
F1-V6,5/Jun.	Jonas Andresen (S)	17,0 s
F1-V6,5	Tan Lin Feng (TJ)	**12,9 s**
F1-V15/Jun.	Patrik Fredriksson (S)	13,1 s
F1-V15	Goran Pettersson (S)	**12,6 s**
F1-E1kg/Jun.	Dirk Weichhaus (BRD)	**18,7 s**
F1-E1kg	Hans Lehner (BRD)	**17,0 s**
F1-Eü.1kg/Jun.	Holger Krischik (BRD)	**15,4 s**
F1-Eü.1kg	Jürgen Benecken (BRD)	**14,1 s**
F2-A/Jun.	Kamen Gerov (BG)	189,00 P.
F2-A	Liu Haiqing (TJ)	197,00 P.
F2-B/Jun.	Alexander Kautz (BRD)	177,66 P.
F2-B	H.-Jürgen Mottschall (BRD)	193,66 P.
F2-C	Erwin Frahling (BRD)	193,33 P.
F3-E/Jun.	Petr Novotny (CS)	143,50 P.
F3-E	Josif Christov (BG)	143,30 P.
F3-V/Jun.	Dirk Weichhaus (BRD)	140,80 P.
F3-V	Mirislav Mrazek (CS)	143,60 P.
FSR-E2kg/Jun.	Holger Krischik (BRD)	37 R.
FSR-E2kg	Wolfgang Aps (BRD)	36 R.
FSR-Eü.2 kg/Jun.	Dirk Weichhaus (BRD)	27 R.
FSR-Eü.2kg	Christian Lindner (BRD)	29 R.

Goldmedaillen F6 an Italien, Niederlande und zwei Gruppen in der BRD

Goldmedaillen F7 an Meinhard Groß (BRD) und Giancarlo Giorcelli (I)

Hartenstein:
Neue Maximalzeiten bei der 2. Meisterschaft

Zu ihrer zweiten DDR-Meisterschaft trafen sich in Hartenstein bei Zwickau die besten Raketenmodellsportler aus Berlin, Karl-Marx-Stadt, Zwickau und Jena. Objektiv bedingt existieren in unserem Land gegenwärtig erst vier GST-Sektionen in dieser Modellsportart. Da taucht die Frage auf: „Bei etwas über 100 Raketenmodellsportlern in der DDR – kann sich da überhaupt Qualität entwickeln?" Die Antwort lautet eindeutig: Ja! Das ist auch nachweisbar. Obwohl Vergleiche immer hinken, sei mir doch einer gestattet: Ein Schütze, der 50 Schuß auf eine Zehnerscheibe abfeuert, kann nur 500 Ringe erkämpfen. 501 sind unmöglich. Erreichen mehrere Schützen bei einem Wettkampf die gleiche Trefferzahl, geht es in's Stechen. So ist es auch im Raketenmodellsport. Hier gibt es Maximalzeiten für jede einzelne Klasse. In der DDR gelten jene aus dem internationalen Sportcode. Zwischen Junioren und Senioren existiert keine Trennung. Und – diese Zeiten haben es in sich! Viele der GST-Sportler, die sich zur Meisterschaft trafen, haben diese anspruchsvollen Maximalzeiten in zahlreichen Wettkämpfen bereits mehrmals erkämpft. Trotzdem hatten die Mannschaftsleiter Sorgenfalten auf der Stirn. In Berlin beispielsweise sind die Junioren zu Senioren herangewachsen und treten im Oktober ihren Ehrendienst bei der NVA für mindestens drei Jahre an. So kam es auch, daß nur ein Junior die Hauptstadt in der Raketengleiterklasse vertreten konnte. Die übrigen sind noch nicht in der Lage, derartige Faltgleiter zu bauen und zu starten.

Ramona Möbius, die ehemalige DDR-Meisterin aus Karl-Marx-Stadt, traf erst wenige Stunden vor der Abreise zur Meisterschaft vom Studentensommer in der UdSSR zu Hause ein. Ihre Vorbereitung konnte also nicht maximal sein. Und so gab es aus jedem Bezirk zu berichten, daß alles optimaler sein könnte, wenn ...

Nur der Bremsbandraketenwettbewerb konnte bei sonnigem Wetter durchgeführt werden. Der Sieger bei den Senioren, Steffen Treinat aus Berlin, erreichte zwar nicht die gestaffelten Maximalzeiten von 120/180/240 Sekunden, aber seine 119/128/156 Sekunden sind international achtbar. Bei den Junioren gewann der Karl-Marx-Städter Ingo Friedel mit 120/080/089 Sekunden und holte sich diesmal erneut einen Titel. Aufsehen erregte Steffen Mileh. Seit September 1984 ist der Berliner Schüler Raketenmodellsportler. Auf Anhieb wurde er in dieser Klasse Wintermeister 1985 und Bezirksmeister 1985. In Hartenstein holte er sich Bronze!

In der Klasse S4A werden nun auch bei uns – wie in allen anderen Ländern – keine klassischen Gleiter mehr geflogen. Rogallo-Gleiter und der Berliner Nurflügler dominierten. Bei den Junioren siegte mit über 100 Sekunden Vorsprung der Berliner Jan Albrecht. Und bei den Senioren holten die Berliner alle drei Medaillen. Dabei narrte der Wind die Raketenmodellsportler in dieser Disziplin, der teilweise eine Stärke von 7 m/s annahm.

Da die drei Starts mit zwei Raketengleitern absolviert werden müssen und die Durchgänge sehr knapp bemessen sind, waren nicht nur der Wind und die Sturmböen, sondern auch der teilweise kräftige Regen ein Hindernis.

120/180/240 Sekunden – das sind nicht nur die neuen internationalen Maximalzeiten, das ist auch das Ergebnis des neuen DDR-Meisters Gottfried Tittmann aus Berlin. Er ist übrigens der einzige Sportler, der die neuen Maximalzeiten bei diesen Meisterschaften erreichte. Ex-DDR-Meister Thomas Hellmann aus Berlin holte sich diesmal Silber. Und Bronze erkämpfte sich mit nur zwei Starts der Berliner Andrè Knöfel.

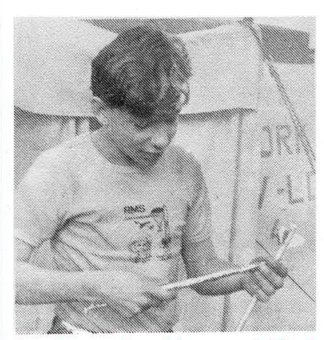
Die Berliner stellten mit ihrem Faltgleiter wieder die beste Entwicklung vor. Dabei ist bemerkenswert, daß sie in jedem Jahr eine Weiterentwicklung vorführten. Bei den Fallschirmzeitraketen holten sich die Junioren aus Karl-Marx-Stadt Gold, Silber und Bronze. Thomas Hellmann aus Berlin wurde bei den Senioren vor H.-Jürgen Woldau aus Jena und Steffen Treinat aus Berlin DDR-Meister. Daß auch in der DDR in dieser Disziplin Maximalzeiten möglich sind, zeigte Steffen Treinat beim „Juri-Gagarin-Pokal" in Berlin. Hier siegte er mit 240/300/360 Sekunden. Von den 900 möglichen Sekunden erreichte Thomas Hellmann 819 und Olaf Hannemann, der Junioren-DDR-Meister, 478 Sekunden. Und wenn man bedenkt, daß bei den Junioren in dieser Disziplin nur Sportler aus Karl-Marx-Stadt und Berlin am Start waren, wird ersichtlich, daß uns in dieser ehemaligen „Schokoladendisziplin" der Schuh drückt.

Der Titelverteidiger bei den vorbildgerechten Raketen, Olaf Götzmann, war nicht am Start, sondern auf Hochzeitsreise. Nach der Standwertung lag in dieser Klasse Mario Benik mit einer im Maßstab 1:60 gebauten Sojus 31 knapp vor Steffen Treinat, der seine Panzerabwehrlenkrakete mitgebracht hatte. Ein Bilderbuchstart der Sojus sicherte aber dann den Meistertitel für Mario Benik. Steffen Treinat, Andrè Knöfel und Jan Loschinski aus Berlin erwarben mit ihren PALR Silber, Bronze und Platz vier.

Rolf Friedmann



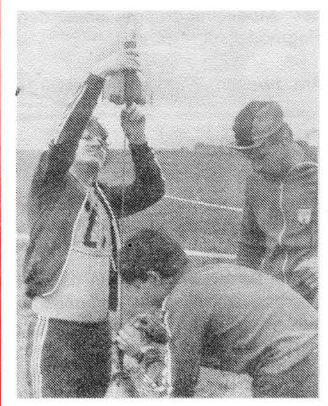
DDR-Meister Thomas Hellmann bei der Vorbereitung seiner Fallschirmzeitrakete



Sein letzter Start klappte mit Maximalzeit. Junior Jan Albrecht ist DDR-Meister

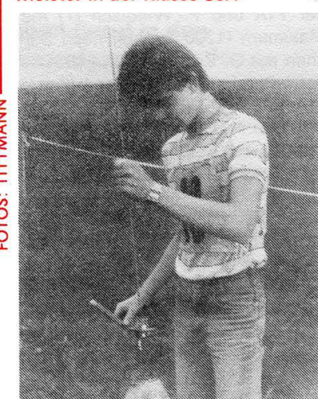


Mario Benik wird DDR-Meister mit seiner Sojus 31



Steffen Treinat bei der Vorbereitung des Starts seiner PALR, der Silber bringt

Olaf Hannemann, neuer Junioren-Meister in der Klasse S3A ▼



FOTOS: TITTMANN

Saarmund:
Wetter und Leistungen durchwachsen


FOTO: GOULBIER

Pokalgewinner Magnus Wienicke präsentiert stolz den wertvollen Lilienthalpokal. Daneben Hanno Grzymislawska (Mitte) und Klaus Rietschel

Der Motorseglerwettkampf zu Ehren des Flugpioniers Otto Lilienthal fand zum 15. Mal statt. 68 Kameraden aus allen Teilen der Republik nahmen daran teil.

Das zunächst ideale Wetter am ersten Wettkampftag ergab viele maximale Flüge. Am Nachmittag frischte der Wind nach Durchzug einer Regenfront stark auf, so daß die Bedingungen schwierig wurden. Auch DDR-Meister Gerhard Köhn beschädigte sein Modell bei der Landung und mußte aufgeben. Besondere Einlage: Eine Bö fegte die Lautsprecherbox vom Startwagen, die dann den Feuerlöscher auslöste. Das wiederum erzeugte eine Fontäne, die ein intensives Putzen der bespritzten Modelle notwendig machte. Abends beim gemütlichen Beisammensein wurden dann zwei fast professionell gestaltete, vertonte Farbfilme der Nauener Modellfluggruppe über den Flugmodellsport gezeigt.

Am zweiten Wettkampftag wurde der dritte Durchgang geflogen. Thermik war Mangelware, und nur wenige Wettkämpfer erreichten eine hohe Wertung. Für den reibungslosen Ablauf sorgten einmal mehr Gisela Wallstab als Wettkampfleiter und Heinz Vogt als Technischer Leiter.

Werner Goulbier

Ergebnisse: Senioren: 1. Wienecke, Magnus (H) 797 P., 2. Grzymislawska, Hanno (B) 794 P., 3. Rietschel, Frank (R) 778 P.; **Junioren:** 1. Rakowski, Frank (H) 750 P., 2. Horn, Andreas (A) 747 P., 3. Weiland, Thomas (B) 708 P.

Dresden:
Hohe Moral – gute Leistungen

Das 5. Sonnenwendfliegen der TU Dresden wurde ausschreibungsgemäß in zehn Durchgängen absolviert. Nach dem Errichten der Zeltstadt und einem zünftigen Lagerfeuer am Tag zuvor wurden ab 4.45 Uhr konzentrierte fünf Gleiterstarts mit vier Minuten Flugzeitbegrenzung ausgetragen.
Ab 9.00 Uhr folgten dann fünf Thermikstarts. Pokalgewinner wurden M. Färber (R) mit 1009 Punkte in der F1A und P. Windisch (T) mit Maximum (1200 Punkte) nach Stechen mit O. Zeuner (S) in F1B. Das Zehn-Runden-Fliegen gewannen:
F1A/Jun.: J. Braun (H) 1646 P.,
F1A/Sen.: U. Rusch (K) 1822 P.,
F1B/Jun.: D. Stümpel (D) 1769 P.,
F1B/Sen.: B. Oschatz (R) 2078 P.

Sieger beim Thermikfliegen in der F1C nach dem ersten Stechen wurden punktgleich mit 900 + 240 Punkten G. Fischer (N) und Cl.-P. Wächtler (T). Nach Mitternacht einsetzender Regen erschwerte die Wettkampfbedingungen. Doch dank der hohen Disziplin der Aktiven konnten noch sehr gute sportliche Leistungen erzielt werden.

Einer ausführlichen Analyse der in jüngster Zeit ausgetragenen Gleiterfliegen sollte es vorbehalten sein, die Leistungsgrenzen der gegenwärtig in der DDR geflogenen Modelle in den Freiflugklassen näher zu bestimmen, da sich daraus nicht nur Zielstellungen für den Leistungssport, sondern auch für die Breitenarbeit ableiten lassen. So viel sei nur gesagt: Alle Starter erhielten beim morgendlichen Gleiterfliegen mit meist sehr gleichmäßigen Serien ohne Thermikeinfluß Aufschluß über die Leistung ihrer eingesetzten Modelle.

Dr. Jochen Klinger

GST-Modellsportkalender

AUTOMODELLSPORT

Brandenburg (Havel). DDR-offener Wettkampf um den „Silbernen Roland" in den Klassen RC-EA, RC-EBR, RC-EBS und RC-Speed (allgemein) in der Kultur- und Sporthalle Brandenburg, Straße der Aktivisten. Wettkampfbeginn: 3. November 1985, 9.00 Uhr. Meldungen an Günther Pajio, 1800 Brandenburg (Havel), Max-Herm-Str. 57.

Ilmenau. DDR-offener Pokalwettkampf in den Klassen RC-EB und RC-ES für Schüler, Junioren und Senioren am 10. November 1985 in der Turnhalle am Stollen. Meldungen an Dietmar Bartsch, 6300 Ilmenau, Oehrenstöckerstr. 26a.

FLUGMODELLSPORT

Berlin-Schönefeld. Tauschtag für Luftfahrtmaterialien und Börse am 10. November 1985 im Klubhaus der INTERFLUG von 10.00 bis 16.00 Uhr.

Lieberose:
Interessantes in einer seltenen Klasse

Seit sieben Jahren wird anläßlich der Kulturfesttage der kleinen märkischen Stadt Lieberose auf den Behlower Wiesen um den „Lieberose-Pokal" im Flugmodellsport gekämpft. In diesem Jahr erlebten die Zuschauer einen spannenden Wettkampf in der Klasse F1A-1, zu dem Mannschaften aus Ziltendorf bei Eisenhüttenstadt, Lieberose, Neuhausen (Erzgebirge) und erstmals aus Plžen (ČSSR) an den Start gingen. Die SVARZAM-Kameraden hatten interessante Konstruktionen in dieser, bei uns selten gewordenen, Modellbauklasse mitgebracht. Am besten bewährten sich modifizierte „Pionier"-Modelle mit dem Profil des Modells „Junior", umgerechnet auf die Profiltiefe der „Pionier"-Tragfläche. So stellten dann auch die Kameraden aus Neuhausen (Erzgebirge) den Pokal- und Mannschaftssieger, übrigens erstmals seit 1979.
Abends wurde noch lange am Lagerfeuer mit den Modellfliegern der „Station Junger Naturforscher und Techniker" aus Plžen diskutiert. Der für beide Partner nützliche Erfahrungsaustausch soll auch in Zukunft unsere Arbeit bereichern.

Roland Richter

Salzwedel:
Höchstpunktzahl beim Altmarkpokal

Als Abschlußwettkampf fand der 5. Altmarkpokal in den Klassen F3MS und Zweiachs-Motormodelle auf dem alten RC-Flugplatz am Stadtrand von Salzwedel statt. Obwohl das die letzte Aktion auf diesem Fluggelände war, wurde alles noch einmal optimal vorbereitet, so daß die sehr guten Bedingungen hervorragende Ergebnisse ermöglichten. Bei den Motorseglern wurden erstmalig 800 Punkte durch Hanno Grzymislawska erreicht. Der Streichdurchgang ergab weitere 399 Punkte. Der Zweitplazierte Georg Heinicke und der Dritte Magnus Wienecke erreichten mit je 795 Punkten gleichfalls sehr gute Resultate.
H. G.

Gesicherte Grenze - gesicherter Friede





Für eine gesicherte Staatsgrenze zu sorgen, das heißt, als Kommandeur oder als Politoffizier Grenzsoldaten zu überzeugten Waffenträgern zu erziehen, auszubilden und im Grenzdienst eine Einheit zu führen. Das ist ein militärischer Hochschulberuf – der Beruf der
Offiziere der Grenztruppen der DDR.

Für eine gesicherte Staatsgrenze zu sorgen, das heißt, als Grenzaufklärer spezielle Aufgaben zu lösen oder als Hauptfeldwebel für den Dienstablauf einer Grenzkompanie verantwortlich zu sein. Das ist ein militärischer Fachschulberuf – der Beruf der **Fähnriche der Grenztruppen der DDR.**

Für eine gesicherte Staatsgrenze zu sorgen, das heißt, als Stellvertreter des Zugführers Grenzposten zu führen oder als Bootsführer das Kommando über ein Grenzsicherungsboot zu haben. Das ist ein militärischer Meisterberuf – der Beruf der

Unteroffiziere der Grenztruppen der DDR.

Berufsoffizier, Fähnrich und Berufsunteroffizier der Grenztruppen der DDR –
das sind militärische Berufe für junge Männer, denen es Herzenssache ist, den Frieden zu bewahren.

Bewirb dich für einen militärischen Beruf in den Grenztruppen der DDR! Informiere dich im Berufsberatungszentrum, frage den Beauftragten für Nachwuchssicherung an deiner Schule, hole dir Rat beim Wehrkreiskommando!

Oft erreichen unsere Zeitschrift Leseranfragen nach Fachgeschäften für Modellbauartikel in der DDR. Wir haben deshalb eine Auswahl von Modellbaufachgeschäften zusammengestellt und hoffen, daß sie unseren Lesern eine Hilfe für den Kauf von Baumaterialien sein wird.

BEZIRK BERLIN
HO Modellbau/Basteln
1034 Berlin-Friedrichshain
Warschauer Straße 76
Tel.: 5 88 84 22

Fa. Heinz Genz
1199 Berlin, Zinsgutstraße 1
Telefon: 6 76 20 10

Fa. H. König
1162 Berlin, Bölschestraße 100
Telefon: 6 45 87 22

BEZIRK COTTBUS
HO Bastlerbedarf
7500 Cottbus, Spremberger Straße 26
Telefon: 3 30 16

Fa. Ha. Läber
7980 Finsterwalde, Breitscheidstraße 14
Telefon: 83 44

HO Modellbau/Basteln
7580 Weißwasser, Dimitroffstraße 4

Fa. Kruschel
7560 W.-P.-Stadt Guben
Kaltenborner Straße 51
Telefon: 34 10

HO Sport/Freizeit
7700 Hoyerswerda
Promenade der Freundschaft 7
Telefon: 7 91 71

HO Bastlerbedarf
7840 Senftenberg, Ernst-Thälmann-Str. 28
Telefon: 29 35

HO Heimwerker
7570 Forst, R.-Rotkegel-Straße 2
Telefon: 71 04

HO Bastlerbedarf
7550 Lübben, Breite Straße 24

BEZIRK DRESDEN
HO „Der Modellbauer"
8010 Dresden, Wallstraße 5
Telefon: 4 95 25 00

Fa. A. Schubert
8053 Dresden, Hüblerstr. 11
Telefon: 33 47 51

HO „Tourist"
8800 Zittau, Straße der DSF 17
Telefon: 23 49 oder 23 40

Konsum Bastlerbedarf
8250 Meißen, Straße der Befreiung 41
Telefon: 30 39

HO Spielwaren
8210 Freital, Dresdener Straße 64
Telefon: 88 26 31

HO Techn. Spielwaren
8300 Pirna, Karl-Marx-Straße 41
Telefon: 00 51/8 32 19

HO Modelleisenbahn und Bastlerbedarf
8400 Riesa, Ernst-Thälmann-Straße 39
Telefon: 41 94

HO Heimwerker
8600 Bautzen, Hintere Reichenstraße 16
Telefon: 4 23 37

Konsum Bastlerfreund
8900 Görlitz, Salomonstraße 37
Telefon: 41 13

Konsum Bastlerbedarf
8405 Strehla (Elbe), Hauptstraße 61
Telefon: 3 19

HO Bastlerbedarf
8312 Heidenau, Ernst-Thälmann-Straße 4
Telefon: 00 51 52/24 72

BEZIRK ERFURT
HO Industriewaren und Bastlerbedarf
5060 Erfurt, Karl-Marx-Allee 95
Telefon: 71 47 60

Kaufhaus Magnet/ Abt. Heimwerker
5600 Leinefelde, Bahnhofstraße
Telefon: 80 71/App. 2 08

HO Modelleisenbahn und Bastlerbedarf
5800 Gotha, Pfortenstraße 6
Telefon: 30 34

KG Bastlerbedarf
5900 Eisenach,
Dr.-Wilh.-Külz-Straße
Telefon: 60 87

Konsum Bastlerbedarf
5700 Mühlhausen,
Bei der Marienkirche 14
Telefon: 47 29

KG Kinderkaufhaus „Steppke"
5210 Arnstadt, Am Wollmarkt
Telefon: 22 12

KG Heimwerker/Bastlerbedarf
5230 Sömmerda, Lange Straße 65
Telefon: 2 14 58

HO Spielwaren
5500 Nordhausen, Arnoldstraße 7
Telefon: 44 04

HO Heimwerker
5320 Apolda, Martinsplatz 6
Telefon: 21 54

BEZIRK FRANKFURT (O.)
HO Kaufhaus „Freizeit"
1200 Frankfurt (O.), Wilhelm-Pieck-Straße 24
Telefon: 2 28 37

HO Sport-Camping-Bastlerbedarf
1260 Strausberg, Große Straße 67
Telefon: 24 00

HO Spielwaren
1220 Eisenhüttenstadt, Leninallee 12–14
Telefon: 36 46

KG Bastlerbedarf
1330 Schwedt, Vierradener Straße 31
Telefon: 2 30 52

KG Bastlerbedarf
1320 Angermünde, Brüderstraße 3
Telefon: 22 24

HO Bastlerbedarf
1240 Fürstenwalde,
Ernst-Thälmann-Str. 137
Telefon: 45 54

KG Industriewaren Nordend
1300 Eberswalde-Finow 1,
Poratzstraße
Telefon: 2 45 45

BEZIRK GERA
HO Bastlerbedarf
6500 Gera, Sorge 4
Telefon: 2 63 02

HO Bastlerbedarf
6900 Jena, Ernst-Thälmann-Ring
Telefon: 2 28 29

HO Spielwarenhaus
6600 Greiz, Brückenstraße 10–12
Telefon: 29 02

HO Piko-Bastlerbedarf
6570 Zeulenroda, Karl-Marx-Straße 31
Telefon: 31 68

Konsum Bastler/Modelleisenbahn
6800 Saalfeld, Köditzgasse 5
Telefon: 31 63

HO 1000 Dinge
6710 Neustadt (Orla), Ernst-Thälmann-Straße 68
Telefon: 24 47

BEZIRK HALLE
HO Kaufh. „1000 Dinge"
4020 Halle, Markt 3/7
Telefon: 2 87 68
HO Bastlerbedarf
4500 Dessau, Straße der DSF 23
Telefon: 31 42

HO Modelleisenbahn
4200 Merseburg, Entenplan 11
Telefon: 28 44

HO Eisenwaren
4800 Naumburg,
Wilhelm-Pieck-Straße 4–5
Telefon: 25 44

KG Modelleisenbahn und Bastlerbedarf
4600 Wittenberg, Schloßstraße 9
Telefon: 20 63

Fa. Puck
4850 Weißenfels, Clara-Zetkin-Straße 27
Telefon: 25 01

HO Sport und Freizeit
4900 Zeitz, Wilhelm-Külz-Platz 10
Telefon: 33 48

Fa. Kiewnick HO
4320 Aschersleben, Hohe Straße 22
Telefon: 36 81

HO „Junger Techniker"
4350 Bernburg, Wilhelm-Pieck-Straße 37
Telefon: 50 70

HO J-Kaufhaus „Universal"
4400 Bitterfeld, Straße der Republik 35
Telefon: 34 17

HO Modelleisenbahn
4270 Hettstedt, Wilhelm-Külz-Straße 13
Telefon: 28 26

HO Eisenw. u. Heimwerker
4700 Sangerhausen, Straße der DSF 48
Telefon: 29 01

HO Heimwerker
4370 Köthen, Neustädter Straße 14
Telefon: 62 81 App. 45

BEZIRK KARL-MARX-STADT
HO „Modellbahnen"
9002 Karl-Marx-Stadt
Untere-Aktien-Straße 8/10
Telefon: 4 16 41

Fa. Fahrrad-Franke
9000 Karl-Marx-Stadt, Schloßstraße 2
Telefon: 4 38 31

HO Bastlerbedarf + Tapeten
9430 Schwarzenberg,
Platz der Befreiung
Telefon: 21 30

HO Bastlerbedarf
9200 Freiberg (Sa.), Weingasse 5
Telefon: 37 60

HO Wismut „Amboß"
9400 Aue, Altmarkt 9
Telefon: 20 93

HO Heimwerker
9250 Mittweida, Rochlitzer Straße 42
Telefon: 28 88

HO Bastlerbedarf
9360 Zschopau,
Ernst-Thälmann-Straße
Telefon: 8 60

HO Bastlerbedarf
9610 Glauchau, Dr.-Friedrich-Str. 1
Telefon: 56 05/36 05

HO Heimwerker
9540 Zwickau, Schuhmannstraße 8
Telefon: 48 31 App. 2 97

Fa. Bernd Spitzner
9800 Reichenbach, Albertistraße 16
Telefon: 20 61

HO Haus des Kindes
9300 Annaberg-Buchholz
Ernst-Thälmann-Str. 47
Telefon: 30 96

KG Eisenwaren
9620 Werdau, Markt 26
Telefon: 20 63

Fa. Günther Mehlhorn
9270 Hohenstein-Ernstthal
Schubertstraße 24
Telefon: 25 36

HO Modelleisenbahn
9900 Plauen (V.), Klostermarkt 7
Telefon: 2 38 32

HO Spielzeugland
9700 Auerbach, Friedensplatz 10
Telefon: 31 34

BEZIRK LEIPZIG
HO Kaufhaus Magnet
7010 Leipzig, Petersstraße 24
Telefon: 29 31 60 o. 73 81

HO Spielwaren
7300 Döbeln, Breite Straße 5
Telefon: 65 78

HO Eisenwaren
7404 Meuselwitz, Karl-Marx-Straße 33
Telefon: 4 98

HO Heimwerker
7290 Torgau, Breite Straße 8
Telefon: 40 46

HO „Haus der 1000 Dinge"
7200 Borna, Ernst-Thälmann-Str. 19
Telefon: 25 23

KG Modellbau/Basteln
5400 Altenburg, Markt 37
Telefon: 55 52 29

HO Heimwerker
7260 Oschatz, Lutherstr. 16
Telefon: 20 05

BEZIRK MAGDEBURG
HO Heimwerker
3010 Magdeburg, Lüneburger Straße 24
Telefon: 5 17 37

HO Bastlerbedarf
3600 Halberstadt, Friedensstraße 4
Telefon: 2 33 03

KG Bastlerbedarf
3700 Wernigerode, Breite Straße 42
Telefon: 21 68

HO Heimwerker
3400 Zerbst, Alte Brücke (Hochhaus)
Telefon: 26 65

BEZIRK NEUBRANDENBURG
Kaufhaus Magnet
2100 Pasewalk, Ernst-Thälmann-Str. 52
Telefon: 21 70

HO Bastlerbedarf
2000 Neubrandenburg, Turmstraße 23
Telefon: 43 39

Haus der 1000 Dinge
2130 Prenzlau, Leninstraße
Telefon: 21 90/21 34

KG Industriewaren
2080 Neustrelitz
B.-Göring-Str. 36
Telefon: 24 48/08

Fa. Götz Junker „Bastlerbedarf"
2120 Ueckermünde, Grabenstraße 26
Telefon: 28 30

BEZIRK POTSDAM
HO Piko Bastlerbedarf
1500 Potsdam, Klement-Gottwald-Str. 5
Telefon: 2 14 01

HO Spielwaren
1502 Potsdam-Babelsberg
Karl-Liebknecht-Str. 127
Telefon: 7 78 01/34

HO Kaufhaus Magnet/Abt. Heimwerker
1800 Brandenburg, Hauptstraße 1, 3, 5
Telefon: 51 11 15

HO Techn. Spielwaren/Bastlerbedarf
1400 Oranienburg, Breite Straße 4
Telefon: 50 41/72

HO Bastlerbedarf
1600 Königs Wusterhausen
Dr.-Otto-Nuschke-Str. 54
Telefon: 32 47

Fa. Karl Freiberg
1702 Treuenbrietzen, Großstraße 73
Telefon: 3 62

HO Spielwaren
1950 Neuruppin, Karl-Marx-Straße 25
Telefon: 25 45

HO Bastlerbedarf
1830 Rathenow, Wilhelm-Pieck-Straße 4
Telefon: 60 31/71

BEZIRK ROSTOCK
HO Bastlerfreund
2500 Rostock, Margaretenstraße 46
Telefon: 2 22 62

HO Heimwerker/Bastler
2520 Rostock 22, Lichtenhegerbring 5
Telefon: 71 21 59

HO Kaufhaus Magnet
2400 Wismar, Lübsche Straße 57
Telefon: 40 91

HO Bastlertreff
2300 Stralsund, Ossenreyer Str.
Telefon: 23 30

HO Spielwaren
2200 Greifswald,
Straße der Freundschaft
Telefon: 40 45

HO Heimwerker
2220 Wolgast, Lange Straße 10
Telefon: 51 41

KG Sport – Freizeit
2330 Bergen, Ringstraße 113
Telefon: 8 06

KG Heimwerker – Bastler
2320 Grimmen,
Straße der Freundschaft
Telefon: 24 63

BEZIRK SCHWERIN
HO Bastlerbedarf
2700 Schwerin, Hermann-Matern-Str. 2
Telefon: 8 31 47

HO Bastlerbedarf
2900 Wittenberge, Bahnstraße 38
Telefon: 20 78

Konsum Kontakt-Kaufhaus
2850 Parchim, Phil.-Müller-Straße 26
Telefon: 28 26

KG Eisenwaren
2600 Güstrow, Markt 11–12
Telefon: 6 21 29

BEZIRK SUHL
HO Modelleisenbahn
6000 Suhl, Steinweg 22
Telefon: 2 34 09

HO Bastlerbedarf
6400 Sonneberg, Karl-Marx-Straße
Telefon: 35 20

HO Heimwerkerbedarf
6100 Meiningen,
Rudolf-Breitscheid-Str. 14
Telefon: 21 80

HO Bastlerbedarf
6200 Bad Salzungen, Ratsstraße 8–10
Telefon: 52 46

Mitteilungen des Präsidiums des Schiffsmodellsportklubs der DDR

Ergebnisse der DDR-Meisterschaft 1985
(Fortsetzung aus mbh 9'85)

D-X/Junioren

1.	Leipold, Jörg (L)	95,2
2.	Rast, Andreas (S)	90,5
3.	Möhring, Mario (O)	57,1
4.	Colbatzky, Andrè (D)	47,6
5.	Oelgart, Katrin (L)	33,3
6.	Lessing, Mathias (S)	19,0

D-X/Senioren

1.	Sterling, Karl-Heinz (H)	100
2.	Gorr, Richard (H)	87,5
3.	Zinßmann, Andreas (T)	62,5
4.	Roßwag, Klaus-Dieter (O)	62,5
5.	Mehnert, Lutz (S)	25,0

D-10/Senioren

1.	Lessing, Mathias (S)	88,9
2.	Schackow, Kurt (C)	66,7
3.	Gorr, Richard (H)	55,6
4.	Bertl, Bernd (T)	44,4
5.	Sterling, Karl-Heinz (H)	38,9

D-M/Junioren

1.	Gericke, Marco (H)	94,4
2.	Rast, Andreas (S)	72,2
3.	Möhring, Mario (O)	66,7
4.	Schilling, Mathias (T)	66,7
5.	Barrmann, Tino (S)	44,4
5.	Pozorski, Nils (A)	44,4
5.	Rehnus, Sylke (Z)	44,4
8.	Rembt, Holger (O)	38,9
9.	Schneider, Michael (T)	33,3
10.	Rehbein, Ralph (T)	27,8

D-M/Senioren

1.	Gorr, Richard (H)	100
2.	Zinßmann, Andreas (T)	88,0
3.	Sterling, Karl-Heinz (H)	83,3
4.	Menzel, Ernst (T)	83,3
5.	Mehnert, Lutz (S)	77,8
6.	Bertl, Bernd (T)	72,2
6.	Enkelmann, Ronald (T)	72,2
8.	Schakow, Kurt (C)	66,7
9.	Roßwag, Klaus-Dieter (O)	50,0

D-F/Junioren

1.	Leipold, Jörg (L)	77,8
2.	Schilling, Mathias (T)	77,8
3.	Rehbein, Ralph (T)	77,8
4.	Barrmann, Tino (S)	66,7
4.	Lessing, Mathias (S)	66,7
4.	Gericke, Marco (H)	66,7
7.	Colbatzky, Andrè (D)	61,1
8.	Oelgart, Katrin (L)	55,6
9.	Rembt, Holger (O)	44,4
9.	Schneider, Michael (T)	44,4

Mitteilungen der Modellflugkommission beim ZV der GST

Ergebnisse der 22. DDR-Meisterschaften im Fesselflug, Sebnitz

Klasse F2A

1.	Serner, Jenny (Z)	244 km/h
2.	Serner, Michael (Z)	243 km/h
3.	Kiel, Udo (R)	226 km/h
4.	Girod, Dietmar (A)	218 km/h
5.	Krug, Mario (Z)	161 km/h
6.	Gottlöber, Klaus (R)	0 km/h

Klasse F2B

1.	Lachmann, Rudolf (R)	5 714 P.
2.	Schneider, Konrad (R)	5 550 P.
3.	Singer, Klaus (T)	5 016 P.
4.	Reichelt, Jürgen (R)	4 776 P.
5.	Reichelt, Bernd (R)	4 484 P.
6.	Wagner, Gunter (T)	4 210 P.
7.	Stannek, Matthias (R)	4 051 P.
8.	König, Eckhard (R)	3 956 P.
9.	Kühne, Michael (T)	2 016 P.

Klasse F2B/Junioren

1.	Englich, Karsten (K)	3 850 P.
2.	Suchi, Holger (K)	3 257 P.
3.	Hänel, Patrick (R)	2 943 P.
4.	Heinke, Ronny (R)	1 913 P.
5.	Rothe, Heiko (R)	362 P.

Klasse F2C

1.	Aude, Wolfgang Ulbricht, Klaus (A)	9:41 min
2.	Lindemann, Reinhardt Schönherr, Frank (R)	9:46 min
3.	Krause, Bernhard Dohnke, Thomas (I)	12:00 min
4.	Meinig, Peter Fleischer, Endrik (T)	
5.	Müller, Hans-Hendrick Oelsner, Steffen (T)	
6.	Rietz, Rene Girod, Dietmar (A)	
7.	Berner, Michael Krug, Mario (Z)	
8.	Kinst, Andreas Rudolph, Herbert (I)	

Klasse F2D/Senioren

1.	Herbert, Andreas (R)
2.	Nitzsche, Bernd (R)
3.	Hirschfeld, Volkmar (N)
4.	Petschauer, Luciano (N)
5.	Baumann, Steffen (R)
6.	Frister, Ronald (N)
7.	Haupt, Hartmud (R)
8.	Böhme, Steffen (N)
9.	Wecke, Torsten (I)
10.	Dorn, Andreas (I)

Klasse F2D/Junioren

1.	Koch, Matthias (K)
2.	Suchi, Holger (K)
3.	Schmidt, Jens (N)
4.	Wunderlich, Uwe (N)
5.	Teubel, Steffen (Z)

Klasse F4B-V/Senioren

1.	Richter, Lutz (R)	3 433,5 P.
2.	Reyer, Christian (A)	3 331,5 P.
3.	Metzner, Wolfram (Z)	3 159 P.
4.	Schuster, Dieter (R)	2 611,5 P.
5.	Wittling, Gerald (R)	2 453,5 P.
6.	Köhler, Werner (N)	2 011,5 P.
7.	Markert, Andre (R)	1 987,5 P.
8.	Heinrich, Frank (Z)	1 717,5 P.
9.	Risch, Gerald (N)	0 P.
10.	Bergner, Gerd (N)	0 P.

Klasse F4B-V/Junioren

1.	Rahne, Eric (K)	2 913 P.
2.	Rahne, Susann (K)	2 777 P.
3.	Köhler, Heiko (N)	2 260,5 P.
4.	Noack, Jens (Z)	1 506 P.
5.	Ohrt, Kai-Uwe (N)	1 278 P.

Ergebnisse der 9. DDR-Meisterschaft im RC-Flug, Laucha

Klasse F3MS/Senioren

1.	Köhn, Gerhard (C)	799
2.	Pieske, Werner (I)	797
3.	Papendorf, Dietrich (B)	796
4.	Hermann, Siegfried (C)	792
5.	Thiele, K.-August (K)	790
6.	Dr. Köppen, Hans (E)	786
7.	Gansler, Peter (R)	778
8.	Wohlfahrt, Rainer (N)	776
9.	Otto, Siegfried (E)	773
10.	Dräger, Klaus (I)	759
11.	Rietschel, Frank (R)	756
12.	Schmidt, Rüdiger (O)	756
13.	Koch, Norbert (K)	751
14.	Keppler, Heinz (L)	747
15.	Kupfer, Werner (A)	747
16.	Frankenfeld, Horst (L)	741
17.	Bornkessel, Harry (L)	739
18.	Heinicke, Georg (H)	738
19.	Kohler, Lutz (R)	737
20.	Wallstab, Klaus (D)	736
21.	Grzymislawska, Hanno (B)	734
22.	Mett, Ulf (O)	715
23.	Wienecke, Magnus (H)	715
24.	Ritschel, Klaus (E)	711
25.	Kretschmar, Michael (Z)	707
26.	Gansler, Wolfgang (R)	703
27.	Dittbrennet, Kurt (A)	701
28.	Leist, Klaus (I)	701
29.	Schufmann, Jörg (C)	700
30.	Rank, Volker (N)	696
31.	Dr. Rüger, H.-Jürgen (K)	693
32.	Kammann, Herbert (B)	677
33.	Heinrich, Walter (O)	656
34.	Kupfer, Rafael (A)	640
35.	Medam, Peter (S)	481

Klasse F3MS/Junioren

1.	Weiland, Thomas (B)	765
2.	Rakowske, Frank (H)	746
3.	Horn, Andreas (A)	744
4.	Paschke, Jens (D)	730
5.	Thews, Ralf (C)	603
6.	Hager, Bodo (R)	580
7.	Köhler, Ralf (D)	538
8.	Kaiser, Stephan (D)	530
9.	Schmidt, Xenia (C)	464
10.	Makowski, Karsten (N)	440
11.	Kleeblatt, Karsten (Z)	369
12.	Noack, Marko (D)	343
13.	Manthe, Sandro (E)	288

Klasse F3C

1.	Schlagk, Klaus (C)	2 427
2.	Schmidt, H. Joachim (C)	2 364
3.	Gabriel, Günter (H)	2 246
4.	Schmiedel, Bernd (Z)	1 444
5.	Rädke, Siegfried (C)	1 200
6.	Däumler, K.-Heinz (N)	1 190
7.	Krohn, Uwe (H)	1 136
8.	Reyser, Georg (C)	1 072
9.	Kufner, Kurt (S)	951
10.	Gebhard, Stephan (T)	747
11.	Altwein, Reinhard (R)	519
12.	Blumstock, Gerd (N)	0

Klasse F4C-V

1.	Dotzauer, Burkhard (S)	5 170,5
2.	Groß, Wolfgang (T)	5 077,0
3.	Makowski, Horst (N)	5 019,5
4.	Pieske, Werner (I)	4 947,0
5.	Stolle, Stephan (R)	4 403,5
6.	Andreas, Helmut (K)	4 295,5
7.	Maltzahn, Bernd (I)	4 270,5
8.	Kramer, Jürgen (B)	4 231,5
9.	Helmrich, Rolf (S)	4 068,0
10.	Haase, Rüdiger (I)	4 018,5
11.	Baasner, Rainer (I)	3 989,0
12.	Peters, Dierk (H)	3 949,5
13.	Klein, Siegfried (K)	3 843,5
14.	Kaminski, Helmut (Z)	3 582,0
15.	Schmidtke, Wolfgang (I)	3 529,0
16.	Neef, Bernd (T)	1 803,5

Kleinanzeigen

Suche Zeitschr. „Modelarz" od. „Modellist Konstruktor". Auch ält. Jahrg. u. Einzelhefte. Olaf Beier, 1160 Berlin, Parsevalstr. 7–9

Suche: Segelbücher, zum Beispiel: Taufe am Gürtel d. Welt, Vom Fischland in die Welt, Klar vorn und achtern, Das große Schiffstypenbuch und ähnliche. C. Zschoche, 8036 Dresden, Tornaer Ring 10

Suche Empfänger für FFst. „Junior 5". Wer kann helfen? A. Töppel, 9026 Karl-Marx-Stadt, J.-Riesner-Straße 48

Suche „modellbau heute" Jhrg. 1976–1978, zu kaufen. Zuschriften an Peter Exner, 9044 Karl-Marx-Stadt, Goethestraße 15

Suche Motorflugmodell f. einen 6,5 cm^3-Motor und ein Segelflugmodell „Cirrus". Mit Preisangabe an Rolf Thieke, 1831 Schollene, Lindenstr. 6

Suche Rudermaschine Servomatik. 15 S. Frank Bendig, 2600 Güstrow, C.-Zetkin-Str. 20

Verkaufe Synchron 2 S + E, 2 Servo 550 M. A. Engelmann, 4854 Lützen, Markt 4

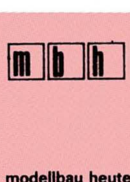
Biete Hochleistungsmotor, neuw. 9 V, 220 W, 13600 U/min, Ø 50 mm, f. 150 M. Su. RC-Glühk. Mot 4–7 cm^3. F. Greuel, 3281 Kade, Karower Str. 8.

Verkaufe mbh 1970–1979, (bis 1974 geb.), Kurt Böhmer, 2080 Neustrelitz, Johannes-R.-Becher-Str. 35

Verkaufe Motorsegler ASK 16 mit 4-cm^3-OS-Max, Spannweite 3 m, für 2300 M. H. Lins, 6101 Queienfeld, Nr. 50

Suche dringend Modellmotor für RC-Flugmodell bis 2,5 cm^3 (auch gebremst). Frank Przybylski, 4401 Friedersdorf, Schulgasse 4

Verkaufe „start dp 3", kompl., neuw. für 1100 M. H. Kluge, 4202 Merseburg, Glückaufstr. 4



modellbau heute
16. Jahrgang, 190. Ausgabe

HERAUSGEBER
Zentralvorstand der Gesellschaft für Sport und Technik, Hauptredaktion GST-Presse, Leiter der Hauptredaktion: Dr. Malte Kerber

VERLAG
Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (VEB) Berlin, 1055 Berlin, Storkower Str. 158

REDAKTION
Georg Kerber, Chefredakteur (Automodellsport)
Bruno Wohltmann, Stellv. Chefredakteur (Schiffsmodellsport)
Redakteure: Heike Stark (Organisationsleben, Wettkämpfe), Christina Raum (Flugmodellsport, dies & das)
Sekretariat: Helga Witt, Redaktionelle Mitarbeiterin

Anschrift: 1055 Berlin
Storkower Straße 158
Telefon 4 30 06 18

GESTALTUNG
Carla Mann; Titel: Detlef Mann

REDAKTIONSBEIRAT
Gerhard Böhme, Leipzig; Joachim Damm, Leipzig; Dieter Ducklauß, Frankfurt (O.); Heinz Friedrich, Lauchhammer; Günther Keye, Berlin; Joachim Lucius, Berlin; Helmut Ramlau, Berlin

LIZENZ
Nr. 1582 des Presseamtes beim Vorsitzenden des Ministerrates der DDR

GESAMTHERSTELLUNG
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin

NACHDRUCK
Mit Quellenangabe „modellbau heute" ist der Nachdruck gestattet.

BEZUGSMÖGLICHKEITEN
In der DDR über die Deutsche Post. In den sozialistischen Ländern über die Postzeitungsvertriebsämter. In allen übrigen Ländern über den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel. Bei Bezugsschwierigkeiten im nichtsozialistischen Ausland wenden sich Interessenten bitte an die Firma BUCHEXPORT, Volkseigener Außenhandelsbetrieb, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, Postfach 160.

ARTIKELNUMMER: 64 615

ANZEIGEN laufen außerhalb des redaktionellen Teils. Anzeigenverwaltung: Militärverlag der DDR, Absatzabteilung, 1055 Berlin, Storkower Straße 158, Telefon: 4 30 06 18, App. 295. Anzeigenannahme: Anzeigenannahmestellen und Dienstleistungsbetriebe in Berlin und in den Bezirken der DDR. Zur Zeit gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 5

ERSCHEINUNGSWEISE UND PREIS
„modellbau heute" erscheint monatlich, Bezugszeit monatlich, Heftpreis: 1,50 Mark. Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes BUCHEXPORT zu entnehmen.

AUSLIEFERUNG
der nächsten Ausgabe: 25. 11. 85

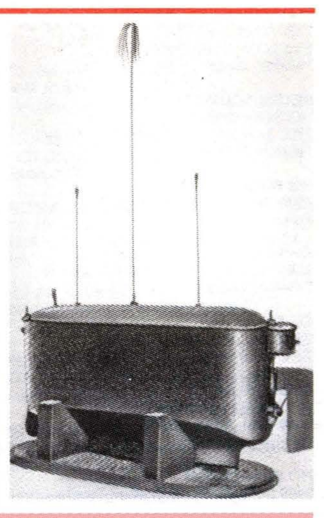


In Museen entdeckt

Unser Foto zeigt das Modell eines 18-m-Stahlkutters aus dem Heimatmuseum Oderberg.

Diese praktischen Küstenfischereifahrzeuge wurden bis 1956 auf vielen Werften der DDR gefertigt, insgesamt 291 Fahrzeuge dieser Größe, davon 54 Kutter vom VEB Schiffswerft Oderberg. Die meisten waren Exportaufträge der UdSSR. Nahezu alle kleineren Fischereifahrzeuge sind mit der zweckmäßigen Stützbesegelung ausgerüstet worden. Die Unterkunft im Vorschiff ist für sechs Personen eingerichtet, die Aktionsdauer auf 12 Tage bemessen. Die jährliche Fangleistung betrug ungefähr 170 bis 200 Tonnen.
Das Schiff hat folgende Abmessungen: Länge 18,43 m, Breite 5,00 m, Seitenhöhe 2,50 m, Tiefgang 1,75 m, Tragfähigkeit etwa 26 t, Antriebsleistung 59 bzw. 110 kW, Geschwindigkeit acht bzw. neun Knoten, Fischrauminhalt ungefähr 29 m³.
Der Windenantrieb der Zwei-Trommel-Netzwinde erfolgte über ein Getriebe vom Hauptmotor, wobei jede Trommel mit 300 m Leine bestückt ist.
Das Binnenschiffahrts- und Binnenfischereikundliche Heimatmuseum Oderberg hat geöffnet: Dienstag bis Sonntag von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr und von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr.

Aktuelles von Gestern



Eher wie eine Brotbüchse sieht dieses „Schiffsmodell" aus. Und doch unternahm im Jahre 1897 der Physiker Nicola Tesla mit ihm die ersten Versuche zu einer drahtlosen Fernsteuerung. Belegt ist, daß sich dieses „Schiffsmodell" auf eine Entfernung von 50 m drahtlos steuern ließ. Interessant dabei, die Verwendung der Stabantennen mit Kugel und Büschel als Abschluß. Der Rudermotor befand sich außenbords. Das Modell befindet sich heute in einem Museum und ist noch voll funktionsfähig.

Freundschaftsdienst

Möchte Briefkontakt mit Schiffsmodellsportlern aus der DDR aufnehmen. Ich interessiere mich besonders für den Bau von Segelschiffen der Klassen M und X.
Paul Morandini, Budapest, Attila út 39. V. em., H – 1013.
Suche Schiffsbaupläne der drei Kolumbus-Schiffe, eventuell auch das Buch „Kolumbus-Schiffe" des Hinstorff-Verlages.
Jòzsef Birò, Db.- Jòzsa, Tòcòs, u. 7, 4225, UVR.
Biete Baupläne im Maßstab 1:100 der Schiffe „Rodney", „Penelopa", „De Grasse", „Richelieu", „Blyskawica", „Oktoberrevolution", „Nachi", „Andrea Doria", „Z-40"; im Maßstab 1:75 der Schiffe „Orkan" und „Pirun". Ich benötige unter anderem die Pläne der Schiffe „Lenin", Typ Nowik, TS-Boot 824 und des Wachschiffes „Gangutez".
Jan Rakica, Žukovova 40, 85101 Bratislava, ČSSR.



„Fertig! Das Unterlagenstudium hat sich gelohnt."



Seit einigen Monaten nutzt der ungarische Flugmodellsportler Andras M. die FAI-Regeländerung, wonach es gestattet ist, Freiflugmodelle bei nicht ausreichender Thermik mit der eigenen Atemluft hochzublasen.

Woanders gelesen

Lesenswertes für den Schiffsmodellbauer fanden wir in der polnischen Zeitschrift MORZE, Heft 5/85. In einem Artikel wird ein Modellsportklub vorgestellt, dessen Mitglieder sich mit dem Bau von Mikroschiffsmodellen beschäftigen. Die gleiche Zeitschrift, Ausgabe 6/85, stellt unter anderem die Raketenschnellboote ORP „Gornik" und ORP „Hutnik" vor, Zeichnungen ergänzen diesen Beitrag.

Die Ausgabe 7/85 der sowjetischen Zeitschrift „Krilija Rodiny" enthält eine Bauanleitung für das Modell der Rakete MR-20. Detailzeichnungen sowie Seitenansichten vervollständigen die Unterlagen. Tips aus der Modellbauwerkstatt vermittelt ein anderer Beitrag, der ebenfalls von Zeichnungen untermauert wird. Der Plastmodellbauer kann dem Rücktitel dieses Heftes Bemalungsvarianten der Erdkampfflugzeuge Il-2 und Il-10 entnehmen.

Die Nummer 8/85 des gleichen Journals stellt dem Leser die MiG-15 im Maßstab 1:72 vor. Des weiteren werden interessante Flugzeugmodelle der Europameisterschaft beschrieben. Taktisch-technische Daten, Dreiseitenriß und Foto des Hubschraubers Ka-32, der auch maritimen Zwecken dient, fesseln die Unterlagensammler ebenso wie Fakten über das Sportflugzeug L-29 „Delfin".

In der SEEWIRTSCHAFT, Heft 6/85, werden Generalplan und Fotos einer Segeljacht vom Typ „Sund" veröffentlicht. Für die Automodellsportler bringt der „technikus" 8/85 einen Artikel über „Tropfen auf Rädern". Hierbei handelt es sich um die Stromlinienform von Kraftfahrzeugen.

Die Broschüre „Soldat am Lenkrad", Ausgabe 1985, herausgegeben vom Zentralvorstand der GST, enthält viele Hinweise speziell für den vorbildgetreuen Automodellbau.

TEXTE: OTTO, POHLANDT, mbh
FOTOS: FR/ARCHIV, GERASCHEWSKI, mbh/REPRO
HUMOR: SCHMIDT

Nachdem die Fußballer jetzt auch schon Winterspiele in der Halle haben, wollten Modellsegler natürlich nicht zurückstehen. Und so trafen in diesem Jahr Segler auf einer internationalen Ausstellung in Düsseldorf (BRD) zur ersten Hallenregatta zusammen.
Mit zwei kräftigen Windmaschinen wurden in drei Vorläufen und einem Endlauf die Sieger ermittelt. Es war ein absolut ernsthafter Wettkampf und außerdem eine gute Werbung für diesen Sport.

*



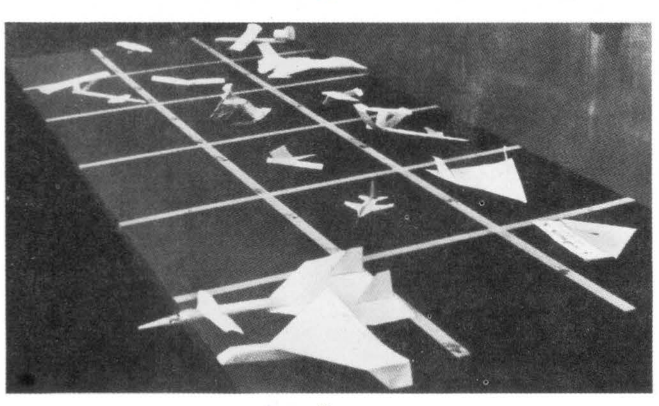
Aus der Welt des großen Vorbilds

Seit im Vorjahr Dr. Hugo Junkers geehrt wurde, stehen seine wegweisenden Flugzeugkonstruktionen wieder im Interesse vieler Luftfahrtbegeisterter. Eine dieser typischen Junkers-Konstruktionen war die Junkers W 33/34. Während die „33" einen Reihenmotor besaß, flog die „34" mit einem BMW-132-A-Sternmotor von 485 kW. Als Verkehrs- und Transportflugzeug ausgelegt, hatte die W 33/34 besonderen Anteil an den Luftverkehrs-Forschungsflügen Ende der zwanziger, Anfang der dreißiger Jahre, die in Gemeinschaft mit der DERULUFT und der sowjetischen DOBROLJOT bis nach Irkutsk durchgeführt wurden. Auf dem Foto ist eine W 34 abgebildet. Technische Daten: Spannweite 18,45 m; Länge 10,27 m; Flügelfläche 44 m²; Flugmasse 3200 kg; Zuladung 1495 kg; Maximalgeschwindigkeit 260 km/h; Reisegeschwindigkeit 233 km/h. Konstrukteur: Dipl.-Ing. Ernst Zindel.
Die Zelle war metallfarben, Fahrwerk und Rumpfvorderteil waren schwarz.

Modellsport international

Auch das gibt es bei Modellsportlern in den USA: Papier-Fliegerwettbewerbe, ernsthaft betrieben.

▼

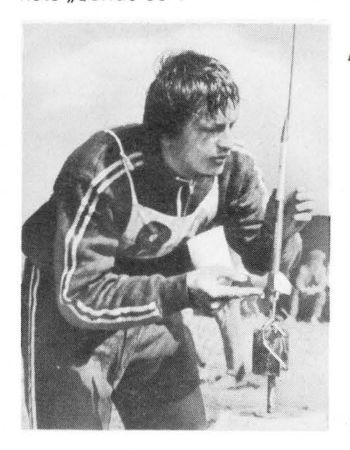


*



Das ist die neue sowjetische Kunstflugmaschine SU-26. Sie wurde 1984 bei der Armeemeisterschaft in der Mongolischen Volksrepublik das erste Mal vorgestellt. Sie reizt bestimmt viele Modellbauer zum Nachbau.

Bei den Wettbewerben im Raketenmodellsport in der ČSSR setzen sich immer wieder erfolgreich die Mitglieder des Clubs aus Bechine durch. Einer der Besten ist Frantisek Novotny. Er startete 1984 bei der Armeemeisterschaft in der Kategorie S5C mit dem Modell der tschechoslowakischen Rakete „Sonde S9". ▼





◀ Etwa 200 Stunden benötigte Petr Pernicov aus Novy Bor für den Bau des Modells des Kreuzers „Dreadnought", im Maßstab 1:100. Das fahrtüchtige Modell besitzt bei einer Länge von 1,60 m eine Wasserverdrängung von 16,5 kg. Das Modell selbst wiegt 12,5 kg. Es ist mit zwei Wartburg-Scheibenwischermotoren ausgerüstet und wird über eine Dreikanalanlage vom Typ DIGI gesteuert.

international

Spruch des Monats

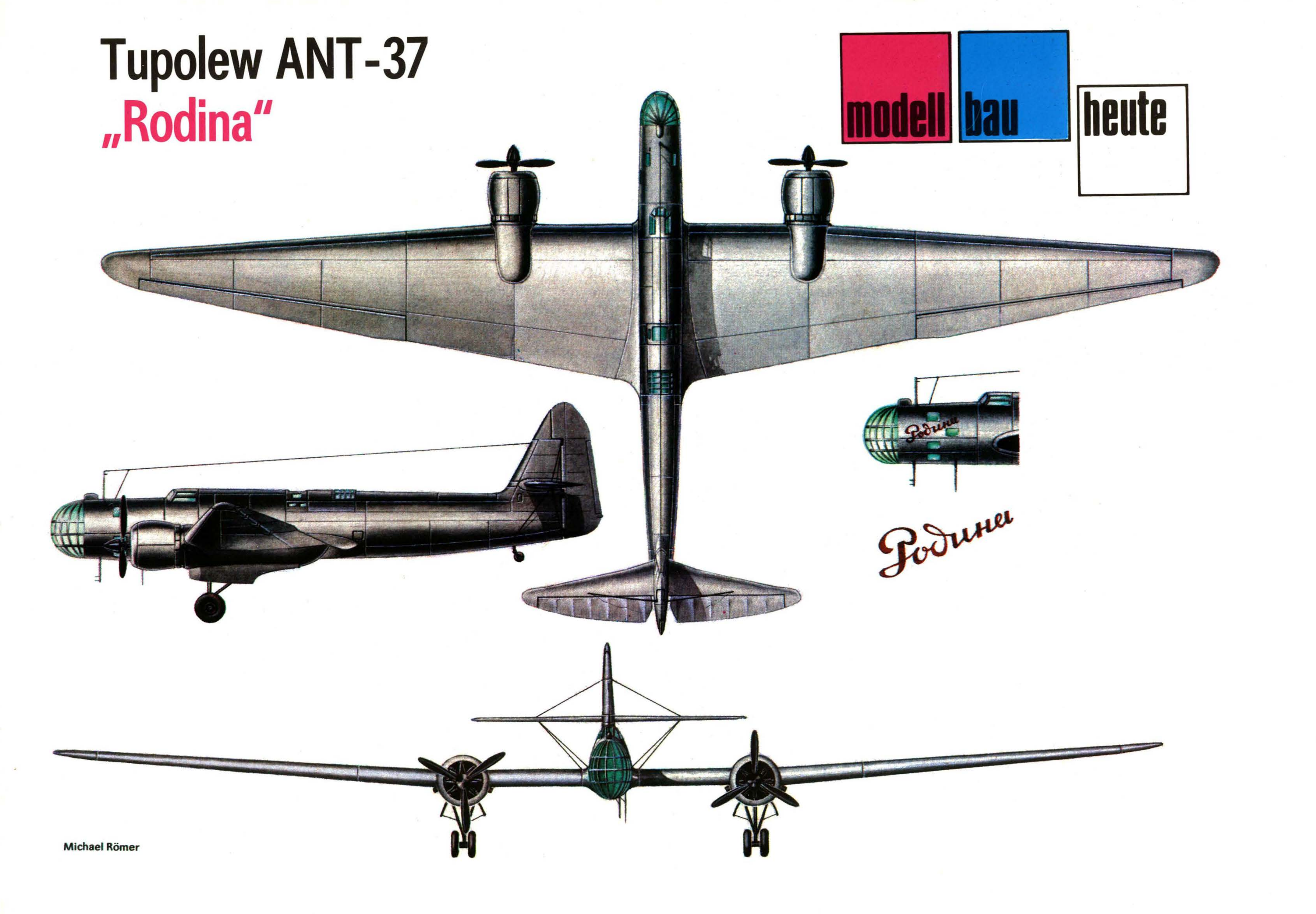
Aus Fehlern lernt man. Aber es gibt noch andere Quellen der Erkenntnis.

Jewgeni Tarassow

... hab' mal 'ne Frage

Seit einem Jahr widme ich mich dem Bau von Plastflugzeugmodellen. Deshalb suche ich Literatur über Bemalungsschemen von Flugzeugen. Welche Bücher könnt ihr mir als Anfänger empfehlen?
Bernd Meißner, Görlitz

Es freut uns, daß immer mehr Modellbaufreunde sich dem Plastmodellbau verschrieben haben. So etwas geht natürlich nicht ohne Erfahrungsaustausch zwischen Anfängern und „alten Hasen". Diese Erfahrungen wollen wir in noch größerem Umfang in unserer Zeitschrift allen zugänglich machen.
Folgende Literatur können wir empfehlen: „Das große Flugzeugtypenbuch", erschienen im transpress-Verlag, „Historische Flugzeuge", I/II, ebenfalls vom transpress-Verlag sowie „Geschichte des Luftkrieges" von Gröhler, erschienen im Militärverlag der DDR. In Bibliotheken kann man diese Literatur ausleihen.


Tupolew ANT-37
„Rodina“
modell bau heute
Родине
Родине
Michael Römer